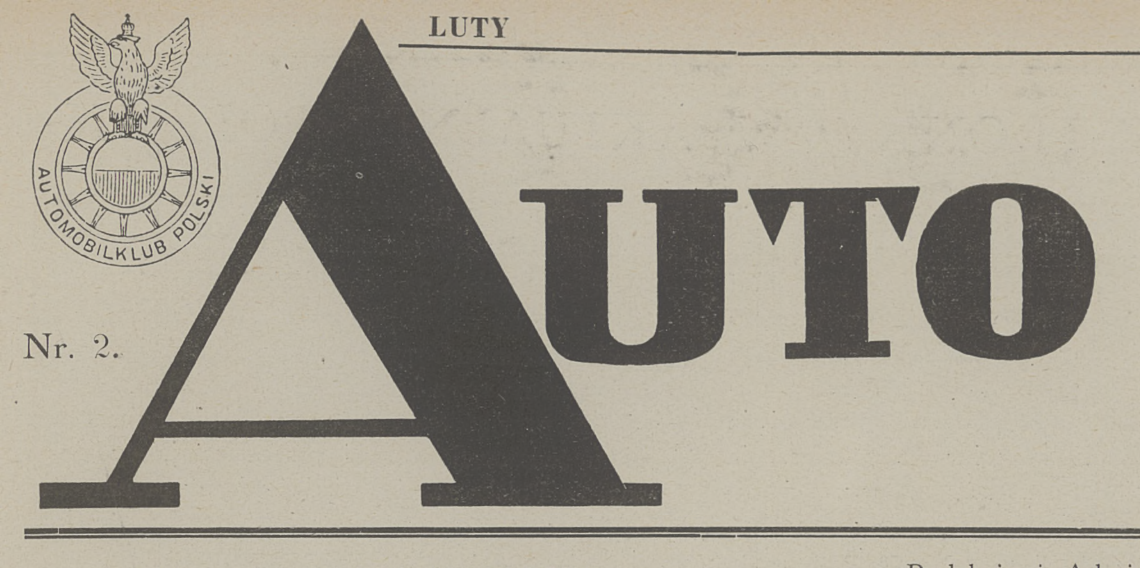
LUTY 1932



Organ Automobilklubu Polski oraz klubów afiljowanych.

Organe Officiel de l'Automobilklub Polski et des clubs affiliés

MIESIĘCZNIK

Redaktor: Inż. ROGER MORSZTYN
Wydawca: AUTOMOBIKLUB POLSKI

Redakcja i Administracja:
WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 8-87-05.

23 Salon samochodowy w r. 1931 w Pradze czeskiej. Hala Główna.

GŁOS BEZSTRONNY W AKTUALNEJ POLEMICE

Polemika o ostatnich posunięciach w dziedzinie polskiego przemysłu samochodowego trwa nadal w prasie codziennej i fachowej. AUTO w imię bezstronności zamieszcza już od dłuższego czasu w tej sprawie głosy techników i automobilistów. W ostatnich miesiącach polemika przybrała na ostrości, a to w związku z pogłoskami o zamierzonem wprowadzeniu prawdziwie prohibicyjnych ceł na samochody, które to zamierzenia opinja publiczna łączy, może nie bez podstaw, z chęcią stworzenia dla jedynego krajowego wytwórcy samochodów rodzaju monopolu, a w każdym razie z usiłowaniem wyeliminowania dla niego wszelkiej konkurencji. Krytycyzm odnośnie tych zamierzeń znalazł ostatnio wyraz nawet w interpelacji sejmowej.

Jak w rzeczywistości stoi sprawa podwyżki ceł na samochody nic konkretnego jeszcze nie wiadomo. Ostatnio ogłoszone zmiany w taryfie celnej nie wymieniają na razie samochodów. Z drugiej jednak strony wzbierająca od pewnego czasu szalona fala protekcjonizmu, prawdziwe zamknięcie wszystkich prawie granic i związane z tem ogólne wymawianie traktatów handlowych stawia w innem już świetle projektowaną podwyżkę cła na samochody. Ekonomiści twierdzą, że czas najbliższy przyniesie nam bezwzględne zwycięstwo idei samowystarczalności gospodarczej, a wtedy zarzuty i zastrzeżenia odnośnie wysokich ceł na samochody nie będą już oparte na tych słusznych, bez wątpienia, dzisiaj i usprawiedliwionych przesłankach. Zmieni się wtedy punkt widzenia i w imię nowych haseł polityczno-gospodarczych zamknięcie granic również dla samochodów, albo znaczne utrudnienie ich przywozu stanie się celowem.

Jeżeli rzeczywiście w tym kierunku pójdą nieuniknione zmiany w stosunkach gospodarczych świata, to obecne posunięcia P.Z. Inż. okażą się, być, może zupełnie usprawiedliwionemi. Dzięki powołaniu do życia krajowych wytwórni samochodów Polska i w tej dziedzinie będzie mogła być samowystarczalną. Zapewne nicby to nie szkodziło, lecz przeciwnie byłoby nader korzystnem zarówno dla całego kraju jak i dla poszczególnego konsumenta, gdyby zamiast, albo i niezależnie od państwowych wytwórni samochodów powstały również i wytwórnie prywatne. Byłoby to nawet ideałem, gdyby państwo wogóle nie potrzebowało podejmować się trudnej i ryzykownej roli fabrykanta samochodów. Niestety — jak wiemy — wszystkie dotychczasowe próby stworzenia w Polsce wytwórni samochodów przy pomocy kapitału prywatnego w zupełności zawiodły. Powtarzanie przez antagonistów P. Z. Inż. aż do znudzenia stale jednej piosenki, że przemysł samochodowy powinien powstać w Polsce z inicjatywy polskiego kapitału prywatnego jest w zasadzie słuszne, ale niestety zupełnie nierealne. Niema dziś już tak naiwnego lub szalonego kapitalisty, któryby, po dotychczasowych nieszczęśliwych próbach stworzenia w Polsce tej gałęzi przemysłu, a zwłaszcza w dzisiejszych warunkach gospodarczych, zechciał jeszcze zaryzykować na to, z konieczności, bardzo znaczne sumy. Jeżeli przyjąć tezę, która w świetle najnowszego kierunku światowej polityki gospodarczej, wydaje się słuszną, że Polska musi posiadać własny przemysł samochodowy, to ostatecznie uznać trzeba, że innej drogi do tego w obecnych warunkach nie było, niż ta, którą obrały P. Z. Inż., to jest przystąpienie ich samych do fabrykowania samochodów. Nie będziemy szerzej rozstrząsać tutaj, czy słusznem było wiązanie się P. Z. Inż. z przemysłem zagranicznym, ani czy wszystkie punkty zawartej umowy są dla nas korzystne. Nam się wydaje że tak, a to z tego powodu, że ryzyko, zarówno jak i zainwestowany własny kapitał w obranej przez P. Z. Inż. koncepcji są możliwie jaknajmniejsze, a jedno jak i drugie w obecnych naszych warunkach musi z konieczności być zawartem w jaknajciaśniejszych granicach. Również kopji kruszyć nie będziemy w obronie P. Z. Inż. W naszem zrozumieniu jednak układy zawarte przez nie zarówno z Saurerem, jak i z Fiatem wprowadzają tak podstawowe zmiany w metody i w organizację obu wytwórni, że nie można obecnie stosować do nich dawniejszego kryterjum, a z sądem poczekać należy na rezultaty, rozpoczętej obecnie w nowych warunkach, pracy. Wypominanie natomiast dawnych błędów może być osobistą satysfakcją antagonistów P. Z. Inż. (wśród których, jak nam wiadomo, znajdują się osoby, załatwiające swoje osobiste z niemi porachunki) ale rzeczowych argumentów do dyskusji, wobec wspomnianych zmian i wobec zapewnionej kontroli technicznej fachowców zagranicznych— nie wnoszą. Jako organ fachowy wyrazić natomiast musimy zdziwienie nad niewybredną metodą użytą przez przeciwników P. Z. Inż. w ostatnich artykułach polemicznych, oczerniania ich kontrahentów zagranicznych i rzucania na nich insynuacji. Wszak są to jedne z największych i najpochlebniej w europejskim przemyśle samochodowym znanych i ocenianych wytwórni. Wśród fachowców samochodowych, oczywiście, pomniejszanie znaczenia tych wytwórni i przypisywanie im wyssanych z palca, oszukańczych, czy też szkodliwych dla nas zamiarów, nie znajdą wiary. Insynuacje te obliczone są przeto na wprowadzenie w błąd nie specjalistów, lecz szerszej publiczności, zaś podane na łamach poważniejszych dzienników i pochodzące rzekomo od znanych fachowców, mogą rzeczywiście zbałamucić opinję publiczną. Za obowiązek swój uważamy więc na tem miejscu stwierdzić, że niby ,,rzeczowe.'' informacje,

o rzekomo przestarzałych metodach fabrykacji ,,Saurera'', o małem znaczeniu w przemyśle samochodowym wytwórni ,,Fiata'' o rzekomych trudnościach finansowych tej wytwórni, o niskim gatunku wyrabianych przez nią samochodów i o zamiarze jej wypchnięcia do Polski stoków przestarzałych modeli samochodów są całkowicie i tendencyjnie zmyślone.

Powracając do ceł to zabieganie przez P. Z. Inż. o niejako monopolowe stanowisko na polskim rynku samochodowym, a to sztuczną drogą znacznego podwyższenia już obecnie ceł na przywożony do Polski sprzęt samochodowy nie wzbudza w nas entuzjazmu. Co innego, jeżeli podwyżka tych ceł będzie tylko fragmentem ogólnej polityki gospodarczej, idącej w kierunku całkowitej samowystarczalności. W takim wypadku można się spodziewać, iż cała struktura gospodarcza naszego kraju ulegnie zasadniczym zmianom i ceny samochodów ustosunkują się wtedy w sposób naturalny do zdolności nabywczej ludności, względnie do cen innych produktów. Nie uważamy się za kwalifikowanych do wydawania sądu o tem, czy posunięcie o takiej rozpiętości będzie słuszne. Oderwana natomiast tylko podwyżka ceł na samochody wywoła dalszy wzrost cen nietylko samochodów przywożonych, ale i fabrykowanych w kraju, gdyż kierownicy P. Z. Inż. nie byliby ludźmi, gdyby pomimowoli nie poszli po linji najmniejszego oporu i nie ułatwili sobie produkcji przez szerszą kalkulację, wiedząc że i tak nie zagraża im konkurencja. Już i tak obecnie rozpiętość cen samochodów w Polsce i zagranicą jest stanowczo nieusprawiedliwiona. Znamy marki które sprzedają swoje samochody w Polsce po cenach o 30% nawet wyższych, niż w innych krajach, pomimo iż w tych krajach opłacają one cła wyższe nawet niż w Polsce. A to dlatego, że konkurencja jest stosunkowo jeszcze u nas słaba, i dlatego że tam, gdzie chodzi o zdarcie skóry z polskiego klijenta wszystkie firmy konkurujące okazują dziwną zgodę i jednomyślność. W kraju tak ubogim jak nasz samochody nie mogą być droższe, i to aż o tyle %-ów, niż wszędzie indziej. Zagraniczne firmy, importujące samochody do Polski tłomaczą swoje wysokie ceny znacznem ryzykiem, ponoszonem w kraju chronicznej niewypłacalności — wszak znaczna ich większość straciła w Polsce olbrzymie wprost sumy. Tembardziej, przy takiej kalkulacji firm zagranicznych otwiera się dla P. Z. Inż. wdzięczne pole pracy i bez sztucznej nawet zapory celnej. Nam się wydaje, że w granicach niezwykle w Polsce wyśrubowanych cen na samochody, P. Z. Inż. mogą nietylko utrzymać się na równi konkurencyjnej, ale nawet zrobić pewien krok w celu sprowadzenia cen na samochody w Polsce do wysokości takiej, jaka jest udziałem innych krajów. Tego, a nie dążenia do podwyższenia ceł na samochody od nich oczekiwać będziemy.

WYSTAWA AUTOMOBILOWA W PRADZE 1931 R.

Autosalon praski, jak oficjalna nazwa brzmi w tym roku, 23 z rzędu (tegoroczny paryski był 25) ma za sobą piękny rozwój i tradycję. Zwykle daje się wystawom automobilowym przymiotniki charakteryzujące i tak nazwano tegoroczną wystawę salonem kryzysu, de facto zupełnie niesłusznie.

Mimo, że tym razem wystawiał tylko przemysł krajowy, widziało się bardzo dużo rzeczy technicznie ciekawych i ważnych dla rozwiązania problemów organizacji i zbytu.

Tendencja produkowania mniejszych wozów w Europie od dawna dyktowana przez groteskowe prawie formuły podatkowe wzrosła przez wzgląd na — trudno dziś ominąć to fatalne słowo — kryzys, na oszczedniejszą kalkulację odbiorcy i cięższe warunki zbytu. Ciężkim warunkom przeciwstawia przemysł czeskosłowacki zreorganizowanie i konsolidację któremi udostępnia swe wyroby oszczędnemu i ostrożnemu. dzisiejszemu odbiorcy. ,,A good policy'' nazywa Amerykanin dążenie do zużytkowania nadmiernej, z powodu depresji gospodarczej, energji do rozbudowy i reorganizacji wewnętrznej przedsiębiorstwa. I tak fabryki Praga i Skoda wystawiają po raz ostatni wyroby swe oddzielnie: — w przyszłym roku fuzja tych fabryk postąpi tak daleko, że będą one wystawiały pod jedną firmą.

Ze znanych w Polsce marek u. PRAGI pozostały w budowie modele Piccolo i sześciocylindrowa Alfa przy wypróbowanych zasadach konstrukcyjnych odlewów z lekkiego metalu, przenoszenia napędu zasklepionym wałem kardanowym, systemu dzielonego bloku cylindrów i t. d.

Nowością jest wprowadzenie w częściach odlewanych zamiast aluminjum, lżejszego i wytrzymalszego elektronu i nowych karburatorów Solex. Nową formą karoserji jest kabriolet Kellnera (Berlin), który łączy łatwość obsługi z zupełną ochroną przed zimnem i niepogodą.

Nowy model Praga Grand jest dobrym reprezentantem typu luksusowego. Zaopatrzony jest w silnik ośmiocylindrowy o 4,5 l. pojemności który dzięki licznym tłumikom i spiralnym kołom zębatym pracuje bez szmerów i wstrząsów.

Wozy SKODY zostały skonstruowane niedawno stosunkowo i wykazują mało zmian. Elastyczność i dobre przyspieszenie, nieodzowne przy dużym ruchu wielkomiejskim, charakteryzują te wozy.

Zmiany wykazuje linja zewnętrzna wozów. Szyba ochronna jest pochylona wtył i zewnątrz zupełnie gładka. W kabriolecie ścięgna mają wbudowane sprężyny spiralne ułatwiające otwieranie i zamykanie pokrywy. Nowością jest karoserja Landaulette nadająca się do najróżniejszych celów.

TATRA sprawiła publiczności miłą niespodziankę swym najnowszym małym typem. Wóz ten posiada silnik czterocylindrowy chłodzony powietrzem z dwoma parami naprzeciw siebie leżących cylindrów.

Oba cylindry jednej strony są odlane w jednej sztuce, posiadają poziome żebra chłodzące i po dwa wentyle równoległe w głowicy cylindra, uruchomione przez wał noskowy ułożony w dolnej części aluminiowego karteru. Sprzęgło, tryby, rura podwozia i oś tylna zasadniczo nie odbiegają od znanej konstrukcji Tatry natomiast oś przednia i ster są zupełną nowością. Właściwie nie można mówić o osi przedniej, bo koła, raczej ich zwrotnicze czopy, opierają się bezpośrednio na końcach dwu resorów poprzecznych. W porównaniu z podobnymi konstrukcjami tego rodzaju (ostatnio D. K. W., Röhr, i i.) wzbudza Tatra przez następujący szczegół zaufanie: na głównej sprężynie płaskiej wspomnianego resoru jest umieszczona druga taka sama sprężyna, obejmująca drugi trzon, która utrzymuje koło w jego położeniu przy ewentualnem pęknięciu głównej sprężyny, prócz tego przez zmniejszenie nachylenia koła, zwraca uwagę kierowcy.

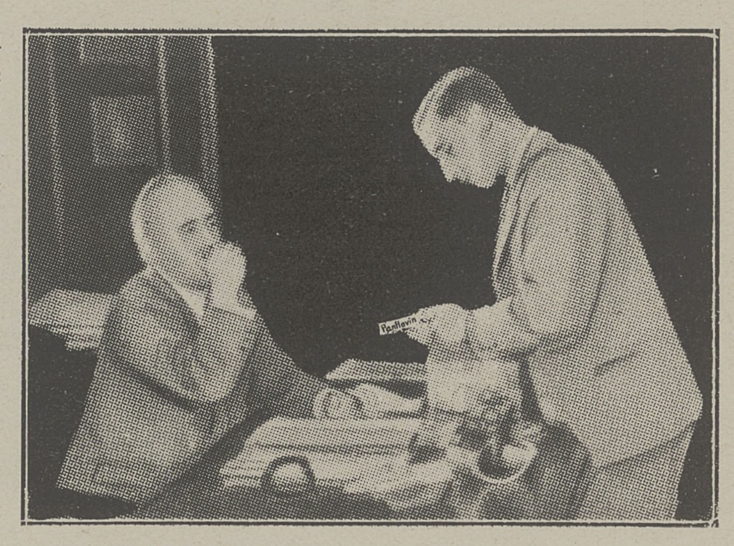
Przez stale zupełnie równoległe prowadzenie steru, odpada potrzeba samoczynnego hamowania steru.

Obydwa typy czterocylindrowe o 1,5 i 2 l. pojemności zostały wprowadzone jeszcze w ubiegłym sezonie. Właściwie nowemi typami są wystawione w ostatecznej swej formie, sześciocylindrowiec o 3,4 l. i dwunastocylindrowiec o pojemności nie mniejszej niż 6 l. Luksusowy ten wóz posiada skrzynkę biegów z trybem t. zw. szybkobieżnym t. zn. ma trzy normalne biegi i jeden przyspieszony. Forma zewnętrzna odpowiada wysokiej jakości tego wozu.

ZBROJOVKA udowadnia, że brak zaufania do silnika dwutaktowego jest zupełnie nieuzasadniony. Na wystawie widzimy dwa typy z bardzo ładnemi karoserjami zwłaszcza Z 2. Wystawiony jest też wóz wyścigowy którego silnik jest nowością na polu silników dwutaktowych. Silnik ma cztery cylindry o 1300 cm^3 pojemności. Dwie pary tłoków pracują w podwójnych cylindrach o wspólnej komorze spalinowej.

Silnik jest zasilany przez kompresor umieszczony na wale korbowym.

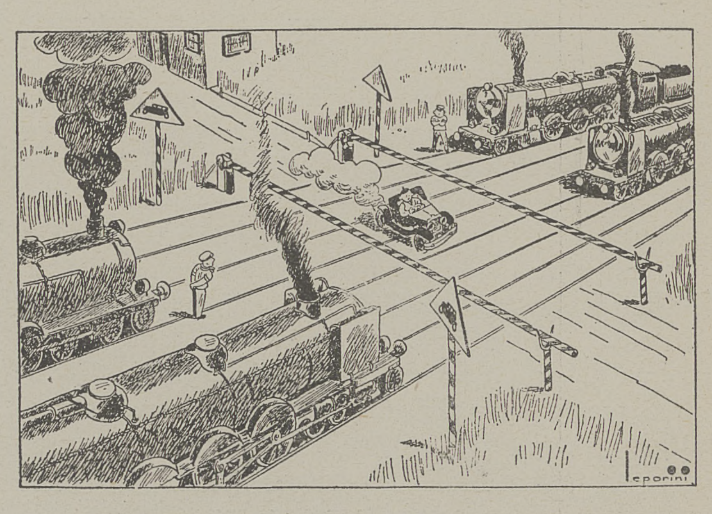
W Brnie podjęto już próbne jazdy z serjowemi wozami tej konstrukcji.



,,Widzi pan, panie Kowalski, oto smaczne pastylki Panflaviny, które w biurze, w kinie, w pociągu w teatrze, w tramwaju, krótko mówiąc wszędzie, gdzie w jednem pomieszczeniu zbiera się dużo ludzi, chronią mnie przed zakażeniem. Radzę Panu, aby Pan podczas obecnych zmiennych jesiennych dni, gdy niebezpieczeństwo zaziębienia, grypy lub anginy jest szczególnie duże, spróbował zażywać Panflavinę w pastylkach, a przyzna Pan niewątpliwie słuszność lekarzom, którzy stale zalecają Panflavinę jako najskuteczniejszy środek zapobiegawczy. Również i dzieci chętnie zażywają te znakomite pastylki. Są one, nawiasem mówiąc, do nabycia we wszystkich aptekach''.

Z pozostałych eksponatów nielada sensacją dla ,,szerszej'' publiczności był wóz marki WIKOV z karoserją zbudowaną podług zasad aerodynamicznych, która ma zmniejszyć do minimum straty szybkości, spowodowane oporem powietrza.

Inż. J. Rothman.



Marzenie automobilisty.

AUTO, KOLEJ I SAMOCHÓD

Tytuł taki wydaje się odpowiedniejszym do omówienia sprawy współzawodnictwa przewozowego kolei i samochodów, od użytego przez mego poprzednika w Nr. 12 AUTA pytania: Kolej czy samochód, na które autor znalazł odpowiedź bardzo prostą, przepowiadając bezwzględny tryumf samochodu, który wyruguje kolej, gdy tylko pobuduje się drogi samochodowe.

Uchylając się od wystawiania tych czy innych horoskopów zanalizujemy choć pobieżnie zasadnicze wartości techniczne, ekonomiczne i strukturę — organizacyjno-prawną obydwu środków komunikacji.

Jako środek komunikacji lądowej posiada tak kolej jak samochód dwa składniki zasadnicze: **szlak** i **mechaniczny środek trakcyjny.** Słusznie podkreślił mój poprzednik, iż **drogi kołowe,** jako szlak samochodu górują nad kolejowemi torami, gdyż dochodzą do wszystkich miejsc trwałego pobytu człowieka i dają zupełną swobodę ruchu po jezdni. Pozwala to uniknąć dowozu, przeładunku i związanych z tem opóźnień i uszkodzeń. W zaraniu wynalazku parowozu, próbowano jeździć nim po drogach, ale znaczny ciężar jego i brak pneumatyków uniemożliwił obejście się bez szyn. Szyny są drogą bardzo ciasną, ekskluzywną, inwestycyjnie kosztowną, rzadszą i ograniczającą swobodę ruchu. Jednak dają one zato inne korzyści, które choć nie wyrównują szans kolei wobec samochodu całkowicie, to jednak znacznie je poprawiają. Szyna posiada czterokrotnie lepsze warunki oporowe, trakcja zatem po niej wymaga mniejszej energji. Ekskluzywność szyn umożliwia tworzenie długich tanich pociągów o znacznie pojemniejszych wagonach. Tworzenie bocznic wzbogaca drogę szynową, a uniwersalność typu szyn umożliwia rozszerzenie działalności przewozu na bardzo dalekie przestrzenie. Jest to więc droga o wysokiej wartości technicznej zwłaszcza dla dużych partyj ciężkich i masowych artykułów, których przewóz samochodowy byłby o wiele uciążliwszym i droższym. Dość zestawić dla przykładu iż dla 1000 tonowego pociągu węglowego — trzebaby w zastępstwie uruchomić sto motorów 5-cio tonowych z przyczepkami, które pomimo swobody ruchu zabrałyby niechybnie więcej miejsca i czasu, niż pociąg na swoich szynach, nie mówiąc o zużyciu energji. Tu leży tajemnica powodzenia kolei podziemnych i tramwajów w miastach amerykańskich, które spełniają 70% całej pracy przewozowej pomimo wielkiej motoryzacji prywatnej. Obliczono, iż pociąg jest tańszy odkąd ma tylu pasażerów, wiele potrzeba na zapełnienie pięciu autobusów. Droga szynowa wytrzymalsza jest na zmiany klimatyczne i wygodniejsza ze względu na możliwość większych konstrukcyj wagonowych zaopatrzonych też w instalacje i urządzenia ułatwiające podróż. Względy ruchowe uniemożliwiają samochodowi zwiększenie rozmiaru, lub czynią je bardzo drogiem. Dla masowego zatem ruchu pociągowego, zwłaszcza na odległość większą, gdy zanika korzyść z dowozu jaką daje samochód, droga szynowa jest wskutek powyższych okoliczności tańszą i dogodniejszą i nie może być zastąpioną przez samochody. Najlepszym przykładem tego jest Turcja, która do niedawna pozbawiona kolei forsowała wielki plan budowy dróg samochodowych; obecnie iednak uznano za niezbędne rozbudowę sieci kolejowej.

Porównując **środki trakcyjne** — niechybnie musimy znowu przyznać wyższość techniczną motorowi samochodowemu, choć nie należy zapominać, iż na kolei nie jest wykluczonem szersze stosowanie motorów ropnych przy lżejszem konstruowaniu taboru oraz lepszej jeszcze trakcji elektrycznej. W porównaniu z motorem parowym motor spalinowy operuje ekonomiczniejszem paliwem, umożliwia lekką budowę samochodu, a więc pokonywanie różnic pionowych, łatwe hamowanie i mały wymiar wozów. Motor jako bardzo silny — wyrównuje ujemne szanse gorszego oporu dróg kołowych w porównaniu z szynowemi. Nieduży jego rozmiar i koszt łącznie ze swobodą ruchu na drogach daje możliwość nabycia i korzystania przez każdego dla swych potrzeb indywidualnych z jego usługi. Motor spalinowy jest szybszym. I tu jednak szansa kolei nie jest bynajmniej wyłącznie mniejsza. Parowóz na swoich szynach ma bowiem nieporównanie większą zdolność pociągową i jest kilkakrotnie trwalszy. Tracąc wiele czasu na rozpędy, hamowanie, pokonywanie wzniesień — zyskuje natomiast na tem, że ma zarezerwowaną dla siebie wyłącznie w danym czasie drogę co ustala jego regularność, bez przykrych niespodzianek jakie sprawia często remont samochodu po drodze i kłopoty z dętkami. W praktyce, pomijając rekordy, nawet w ruchu towarowym kolej może osiągnąć szybkość przewozu samochodowego, czego najlepszym dowodem jest n. p. w Polsce przewóz drobnicy w pociągach t. zw. lekkich przychodzących tylko o kilka godzin później niż samochód w bardzo odległych relacjach; opóźnienie takie dla handlu niema już większego znaczenia.

Na powyższych przesłankach opiera się ekonomiczna struktura kolei jako znacznie tańsza, czego oczywistym dowodem jest n. p. iż na kolejach polskich przeciętny koszt własny jednego tonnokilometra wynosi 4,32 grosza, podczas gdy koszt własny samochodu wynosi około 15 groszy, nie wliczając w to kosztów drogowych. Czemże więc dzieje się, iż tak znaczna część towarów odpływa na samochody i czy jest tego powodem tylko korzyść z szybkości i z uniknięcia w ten sposób dowozu i formalistyk kolejowych? Dowóz nie jest bynajmniej tak kosztownym jak się przypuszcza i znaczenie jego

zanika przy dalszych odległościach; zresztą kolosy samochodowe też wszystkiego i zawsze nie dowożą bezpośrednio do domu. Natomiast podany koszt 4,3 jest to tylko koszt przeciętny, który na przestrzeniach krótkich, dla partyj drobniejszych znacznie urasta, nawet do 25 groszy (przesyłka drobna do 50 km.). Powtóre taryfa kolei bynajmniej nie opiera się tylko na własnym koszcie jak to się dzieje wyłącznie w taryfie samochodowej, lecz jest ona taryfą sztuczną.

Tu przechodzimy już do rozważań nad strukturą organizacyjną i prawną obydwu środków. Samochód jako środek gospodarki indywidualnej, w przeciwieństwie do kolei jako całości techniczno-organizacyjnej nie podlega całemu mnóstwu szczególnych praw i obowiązków. Najważniejszym takim obowiązkiem jest właśnie sztuczna, narzucona taryfa polityczna, mająca na celu, niezależnie od polityki rentowności kolejowej — popieranie jednych przewozów gospodarczych kosztem drugich. Wozi więc kolej węgiel, drzewo, kamienie pięć razy taniej niż tkaniny i dwa razy taniej nieraz niżby koszt własny tego wymagał. Wysoki wpływ z przewozu tkanin, które łatwo to znoszą, ma pokryć deficyt z przewozu węgla, z eksportu, z przewozu n. p. materjałów do dróg budowlanych. Ponieważ taryfy kolejowe na cenne artykuły wypadają oczywiście drożej niż koszt przewozu samochodowego, współzawodnictwo w zakresie tych cennych przesyłek opłaca się, nawet na dalekie odległości. Pracę konkurencyjną ułatwia fakt, iż podczas gdy kolej obowiązaną jest przewozić wszystko, zawsze i wszędzie samochód niema obowiązku przewozu, ma tylko prawo przewozu i wyboru przedmiotu przewozu jaki chce i wybiera oczywiście tylko przewóz cennych artykułów, a im towar jest cenniejszy tem go wozi na dalsze relacje.

Rzecz jasna, iż taki stan rzeczy prędzej czy później spowoduje rewizję układu taryfy kolejowej w kierunku zatarcia poziomej różnicy stawek. Początek tego mamy w mającej niedługo wejść w życie w Polsce reformie taryfy drobnicowej, która zamiast pięcioklasowej ma być jednoklasową. Prowadzi to do podrożenia najtańszych przewozów i potanienia najdroższych. Gdy reforma sięgnie i do taryf wagonowych i choć nieznacznej zwyżce ulegną taryfy surowcowe — skutki tego poniesie życie gospodarcze; będą to jednak nieuniknione konsekwencje tego, iż samochód przyczynił się do obniżki kosztu przewozu artykułów cennych.

Także w innym zakresie trudno jest mówić o równouprawnieniu kolei i samochodu, które usprawiedliwiałoby bezczynność polityki państwowej w odniesieniu do sprawy współzawodnictwa. Chociaż samochody obciążone są podatkami, wynikającemi z potrzeby pokrycia kosztu dróg samochodowych, wielekroć droższych od dawnych konnych, to jednak chyba tylko w Stanach Zjednoczonych istnieje jaka taka proporcja pomiędzy podatkami a kosztami. Zresztą zaś podatki pokrywają tylko małą część tych kosztów jak i kosztów kosztownej policji drogowej i niema tu porównania z koleją, która w 100% amortyzuje swoje drogi, utrzymuje je we wzorowym porządku, utrzymuje sygnalizację, kosztowne urządzenia stacyjne, magazynowe, dojazdy według ustalonych przepisów wygody i stosownie do potrzeb gospodarczych, i utrzymuje nierentowne odcinki i nierentowny ruch. Przewóz musi być regularny, stały, ubezpieczony, towary muszą być opakowane. Wyłącznie klientów kolei wiąże podatek obrotowy od każdej przesyłki, podatek miejski przynoszący 67 miastom 12 milionów na cele drogowe, przepisy celne b. rygorystyczne, przepisy weterynaryjne, socjalne, pensyjne, humanitarne, obowiązki państwowe i wojskowe. Są to więc obowiązki jednostronne którym samochody mogą przeciwstawić tylko pewne przepisy porządkowe i podatkowe.

Łatwo też z powyższych rozważań dojść do wniosku iż kwestja współzawodnictwa nie jest ani prostą ani rozgrywającą się tylko na małym froncie interesów kolei czy samochodu, lecz oddziaływa poważnie na cały system gospodarki: kapitałowej, produkcyjnej, konsumcyjnej i łączy się z kwestjami polityki prawodawczej i polityki obrony kraju.

Stara, monopolistyczna kolej dostała potężne uderzenie, które zmusza ją do zmiany systemu gospodarki, lecz z drugiej strony nie jest samochód tylko konkurentem. Wybitny kolejarz i znawca przewozu wyraził się niedawno iż ,,samochód gdyby nie istniał musiałby być koniecznie wynalezionym dla kolei''. Mowa tu o dowozowym charakterze samochodu, który z pewnością i u nas uwydatni się z czasem, gdy budować się będzie nietylko magistralne drogi ale również dowozowe i gdy kolej na tyle usprawni się w przewozie odległym, że dla samochodu pozostanie tam małe pole pracy.

Prorokowanie kolei ogólnego upadku nie zdaje się być trafnem nawet przy bardzo silnej motoryzacji, jak wskazuje przykład amerykański. W roku 1929 cały przewóz samochodami tak w miastach jak w komunikacji odległej wynosił w ruchu towarowym raptem 5% (pięć) tego co dokonała kolej. Ucierpiał natomiast poważnie przewóz osób, lecz bynajmniej nie wskutek autobusów, których w USA wszystkich jest 100 000, z czego 50 000 szkolnych, (w Niemczech 12 000, w Polsce 4 100), lecz wskutek pracy samochodów osobowych prywatnych. W masowym i dalekobieżnym przewozie osób kolej utrzymała nadal dominujące stanowisko, a w przewozie towarów do czasu kryzysu następował stały narost tonnokilometrów choć nie tak szybki narost wpływów, gdyż samochód oderwał i tam głównie cenne przewozy. Rzeczą charakterystyczną, iż w roku 1928 trzecim najważniejszym przedmiotem przewozu towarowego były: materjały surowce i produkty przemysłu i eksploatacji samochodowej.

Jak wskazuje przykład amerykański rozrost motoryzacji posiada pewne swoje nasycenie i pomimo ciągłych ulepszeń i wynalazków posiada pewne ustalone już cechy charakterystyczne, ustalające zakres jego działania. Z drugiej zaś strony kolej posiada jeszcze ogromny arsenał możliwości usprawnień i bynajmniej nie musi pozostawać w formach i stanie technicznym epoki monopolu. Dość wskazać na wielkie możliwości ulepszenia trakcji (Diesel, elektryfikacja), uczynienia taboru lżejszym, wielkie przyspieszenia ruchu przy zerwaniu z zasadą nadmiernego skupiania partyj pociągowych, przy udoskonaleniu hamulców, wielkie usprawnienia handlowe przez skasowanie mnóstwa formalistyk, zorganizowanie dowozu zapomocą samochodów, ulepszenia przeładunkowe (kontenery, ładowanie pełnych samochodów na pociągi), ulepszenie taryf, zorganizowanie akwizycji, premij, kredytu, składowań, zwolnienie od różnych ciężarów jednostronnych. Straty zmuszą kolej do takich reform i zgodzi się na nie łatwo państwo, które w przeciwnym razie będzie musiało patrzeć się na marniejący unieruchomiony kapitał narodowy i bezrobocie dostawców i pracowników kolejowych.

Przykładów dostarczają dobrze radzące sobie i prosperujące koleje francuskie, belgijskie, szwedzkie, amerykańskie i t. p. U nas przewóz towarów specjalnie duży musi dać krok naprzód. Samochód zatem, jako napędzający kolej do usprawnień, oddziałuje zbawiennie, choć nie ulega kwestji że wobec skutków dla ogółu wynikłych z takiej walki — ostrość jej musi być przytępiona pewną trzeźwą i rozsądną polityką komunikacyjną państwa, która na młody polski samochód poczyna nakładać również pewne obowiązki (stałość przewozu zarobkowego, podatki).

Granice pracy samochodu i kolei powoli, jednak stale, zarysowują się już zagranicą. Ogólna formuła tego rozgraniczenia da się określić najtrafniej, jak to już stwierdziły poważne kongresy komunikacyjne, kolejowe i motorowe: samochód z natury rzeczy nadaje się do przewozów bliższych i partyj małych, kolej — tam, gdzie przewóz jest masowym i odleglejszym i wymaga regularności. W interesie dobra publicznego praca ich powinna się wzajem uzupełniać w drodze uczciwej konkurencji opartej na zrównaniu praw i obowiązków obydwu rodzajów komunikacji. **mg. A. Dobiecki.**

KALENDARZ WYSTAW SAMOCHODOWYCH

dozwolonych przez Bureau Permanent International des Constructeurs d'Automobiles na rok 1932

ustalony w dniu 31 grudnia 1931 r.

Wystawy, których terminy zostały ostatecznie ustalone.

9 — 16 stycznia	Stany Zjednoczone	32 Narodowa Wystawa Samochodów w Nowym-Yorku.
30 stycznia — 6 lutego	"	32 Narodowa Wystawa Samochodów w Chicago.
13 — 20 lutego	"	Salon Samochodowy (tylko nadwozia) w Los Angelos.
27 lutego — 5 marca	"	Salon Samochodowy (tylko nadwozia) w San Francisko.
26 lutego — 6 marca	Danja	Międzynarodowa Wystawa Samochodów Turystycznych w Kopenhadze.
7 — 20 marca	Francja	Międzynarodowy Jarmark Wzorów w Ljonie.
11 — 20 marca	Szwajcarja	IX Międzynarodowa Wystawa Samochodów i Rowerów w Genewie.
13 — 20 marca	Austrja	Targi Wiosenne w Wiedniu.
7 — 30 kwietnia	Palestyna	Sekcja Samochodowa. — Targi Lewantu. — Wystawa — Jarmark Palestyny i Bliskiego Wschodu w Tel Aviv.
12 — 27 kwietnia	Italja	V Międzynarodowy Salon Samochodowy w Medjolanie.
23 kwietnia — 2 maja	Jugosławia	IX Salon Samochodowy. — Targi Zagrzebskie w Zagrzebiu.
1 — 8 maja	Polska	XI Międzynarodowe Targi Poznańskie w Poznaniu.
7 — 16 maja	Węgry	Sekcja Samochodowa. — Międzynarodowy Jarmark wzorów w Budapeszcie.
13 — 22 października	Wielka Brytanja	XXVI Międzynarod. Salon Samochodowy w Londynie (Olympia)

Wystawy, których terminy nie zostały jeszcze ostatecznie ustalone:

marzec	Portugalja	Salon Samochodowy w Porto.
marzec	Holandja	Targi Utrechckie (tylko samochody ciężarowe i autobusy) w Utrechcie.
czerwiec	Francja	Targi Bordoskie w Bordeaux.
październik	"	XXVI Wystawa Międzynarodowa Samochodów i Rowerów w Paryżu.
październik	Czechosłowacja	XXIV Międzynarodowa Wystawa Samochodów w Pradze.
grudzień	Belgja	XXVI Salon Samochodowy i Rowerowy w Brukseli.

Poza temi pokazami zastrzeżono następujące wystawy, jako mające się odbyć w r. 1932, lecz w tej chwili Bureaux Permanent International nie otrzymało jeszcze żadnego co do nich potwierdzenia. Należy więc uważać je za będące do czasu w zawieszeniu.

kwiecień	Rumunja	Wystawa Samochodów w Bukareszcie.
maj	Norwegja	Salon Samochodowy w Oslo.
maj	Estonja	Wystawa Samochodów w Tallinie.
maj — czerwiec	Hiszpanja	Salon Samochodów Ciężarowych i Turystycznych w Barcelonie.
jesienią	Niemcy	Międzynarodowa Wystawa Samochodów i Motocykli w Berlinie.
11 — 19 listopada	Szkocja	Szkocka Wystawa Samochodów w Glascow.



Fot. Bułhak.

ZIELONE JEZIORA

„Najmilszy, najgościnniejszy, najdzielniejszy ze wszystkich Klubów" — takeśmy, przypochlebiając się, pisali do Wileńskiego Klubu Automobilowego, — „prosimy w niedzielę na dziesiątą rano o auto i pogodę na wycieczkę do Zielonych Jezior".

Właśnie od dwóch tygodni padał zawzięcie, bez przerwy deszcz ulewny, no, ale czego to nie potrafi dokonać Klub Wileński, gdy go o co poprosi gość z innego Klubu. Niema wtedy nic trudnego, ani niemożliwego do urzeczywistnienia! Nawet z kąta wyciągnie oporne i zaspane słońce, każąc świecić gościowi!

To też w sobotę wieczorem, układając się do snu wśród gwałtownego plusku, deszczu o szyby wagonu, byliśmy najzupełniej spokojni, że jutro rano na Wileńskiej przed Klubem będą na nas czekały słońce i samochód.

I tak też się stało. — Słońce trochę się jeszcze boczyło, patrzyło cokolwiek zezem, poziewało, ale było zupełnie zdecydowane nam towarzyszyć. Samochód..... nie! Nic o nim nie napiszemy, bo skoro nie wypada darowanym koniom zaglądać w zęby, to wszak większa jeszcze rezerwa winna obowiązywać względem pożyczonego samochodu, który nie może się obronić energicznem wierzgnięciem przeciw tej niedyskrecji.

. . . .

Jedzie razem z nami na wycieczkę pół Wilna znajomych. Zbieramy się i zbieramy i wciąż nam kogoś brak. Ten jeszcze nie przyszedł, a tamten dopieroco odszedł i niewiadomo kiedy powróci. Ów wyskakuje raptownie z samochodu, bo sobie przypomniał, że czegoś zapomniał. I tak co chwila. Całą Wileńską wypełniają tłumy żydków przyglądających się z zainteresowaniem naszej wyprawie, większość ich okazuje wyraźną chęć otrzymania zaproszenia.

Wreszcie mamy komplet, jest godzina dwunasta, możemy już zacząć myśleć o wycieczce. Startujemy. Samochód wypełniony po brzegi chwieje się niepokojąco na wzburzonych falach bruku wileńskiego. Jest ciasno, gorąco, wszyscy mówią jednocześnie, nikt nikogo nie rozumie; ogólne zadowolenie. Jedziemy najpierw prosto, potem na prawo, potem na lewo, potem przez Wilję, potem przez górkę, potem przez dołek, aż wreszcie wyjeżdżamy za miasto. Tu odrazu następuje katastrofa. Prosto przed nami o parę kroków wielka, pełna niepewności kałuża. Sekunda wahania. Powszechny plebiscyt. Objeżdżamy bokiem. Za chwilę samochód pogrąża się w czarnej zdradzieckiej mazi rozpaczliwie obracając na miejscu tylnemi kołami. Ze sztabu głównego dowództwa wycieczki pada krótki rozkaz: wszyscy mężczyźni pchać samochód. Robi się popłoch. Budzą się ambicje. Wszyscy odrazu chcą się popisać swą męskością. Szczególnie starsi panowie. Ci przepychają się pierwsi naprzód i z obrzydzeniem skaczą w błoto. Zbiorowy wysiłek męskości pełznie na niczem. Nowa komenda. Wszyscy rozbiegają się po polach. Za chwilę wracają każdy coś dźwigając, ten

cegłę, ów starą puszkę od konserw, tamten jeszcze coś innego. Wszystko tonie bez śladu w żarłocznej, błotnej gardzieli. W końcu niema już co zbierać. Wszystko to co Wilno od niepamiętnych lat wyrzucało przez drzwi i okna utopiliśmy w błocie.

Ponowna rewja sił męskich. Formują się dwie kolumny: jedna ciągnie samochód z przodu, druga pcha go z tyłu. Której przypisać zasługę niewiadomo. Wyjeżdżamy wreszcie na stały ląd.

Zanim wyruszyliśmy w dalszą drogę odbieramy przed frontem wycieczki od inż. K., który pełni funkcję kierowcy, uroczystą przysięgę, że nie ominie nigdy już w życiu żadnej kałuży na drodze. Oddychamy uspokojeni.

Jedziemy dalej, narazie bez żadnych przygód. Ktoś bierze na siebie rolę przewodnika i obwieszcza, że przejeżdżamy właśnie przez pola na których w 1812 roku stała armja Napoleona. Wszyscy rzucają się do okien upatrując śladów na piasku. Rozczarowanie. Oprócz wyraźnych dowodów koczowania licznych stad różnych domowych zwierząt, nic ponadto nie daje się stwierdzić. Niemniej jednak nasz przewodnik nie traci przez to ogólnego zaufania.

Za chwilę nadarza mu się nowa sposobność do zabrania głosu. Właśnie skończyła się już równina i wjeżdżamy teraz na malowniczą drogę wiodącą ku Kalwarji, pomiędzy wzgórzami porośniętymi lasem. Z pomiędzy drzew wyglądają białe, murowane kapliczki, a wysoko na górze wznosi się piękny, majestatyczny kościół, ku któremu z dołu wiodą po zboczu wzgórza, długie, kamienne schody. Mamy wielką ochotę zatrzymać się by go zwiedzić, ale dowództwo wyprawy na to nie pozwala, jako że podobno niewiele czasu mamy do rozporządzenia. Kontentujemy się więc tem, co możemy zobaczyć zdaleka i co nam zbliska kładzie w uszy nazs zaimprowizowany przewodnik, rozrzutnie szastający skarbami swej wiedzy. Niechaj tu będzie powtórzone w krótkości, ku pożytkowi innych, co onże nam powiedział. A więc, że kościół ten ufundował w XVI wieku Jerzy Białłozor, biskup wileński, a w XVIII wieku przebudowano go z drewnianego na murowany i konsekrowano pod wezwaniem Znalezienia Sw. Krzyża, zaś kapliczki Kalwarji postawiono w XVII wieku na pamiątkę oswobodzenia od Moskali. Oprócz świętości i piękności miejsca słynna jest jeszcze Kalwarja ze swych wielce osobliwych dziadów, którzy tu tworzą najzupełniej prawidłowo zorganizowane stowarzyszenie. Niestety nie było nam dane ich oglądać, jako że rzadko chadzają w pojedynkę, a występują przeważnie zbiorowo na tutejszych dorocznych odpustach.

Z Kalwarji droga zniżając się szybko wiedzie ku Trynopolowi. Z za lasu wychyla się kościół Trynitarzy, ślicznie nad Wilją położony. I tu też nie zatrzymujemy się. Dowódca wycieczki jest nieubłagany, zaledwie mogliśmy objąć wzrokiem prześliczny krajobraz, ale nacieszyć się nim już nam nie było dozwolone. „Nie trzeba było marudzić w Wilnie z wyjazdem, toby na wszystko starczyło czasu", mruczy pod nosem. Ale zdołaliśmy chociaż uprosić to kamienne serce, żeby nadłożyło trochę drogi i nie omijało Werek. Nasz dowódca, jak każdy wilnianin ma sentyment do Werek, więc tylko udaje że się sroży, że ustępuje pod przymusem, że się poświęca, ale widzimy przecież, że oczy aż mu się świecą z ukontentowania gdy samochód zakręca w bok. Ten, ze wszystkich najmniej się cieszy, bo to i góra wysoka i droga stroma i trzeba jeszcze dźwigać na karku kilkanaście osób. Krzywduje więc sobie trochę i podsapuje z lekka, ale z honorem zajeżdża na podwórze pałacowe.



Fot. J. Bułhak.

Po drodze wszyscy wydają zbiorowe chóralne okrzyki podziwu i zachwytu nad pięknością Werek. Rzeczywiście jakiż to czarujący i poetyczny zakątek! Te jary głębokie, malownicze wąwozy, białe wodospady strumieni, ten gęsty las pokrywający to wszystko cieniem fantastyczności i tajemniczości zdają się być wyczarowanemi zjawiskami z jakiejś pięknej, romantycznej opowieści.

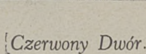
Nimb pięknej legendy o kapłanie Lizdejce opromienia odległe dzieje powstania Werek. Szerszemu ogółowi poczynają być znane dopiero od czasu gdy Wła-

Fot. J. Bułhak





Dwór w ustroniu. *Fot. J. Bułhak.*



Czerwony Dwór. *Fot. J. Bułhak.*

dysław Jagiełło ofiarował je pod koniec XIV wieku biskupom wileńskim na siedzibę. W wieku XVIII Werki przechodzą na prywatną własność ks. Ignacego Massalskiego, który wzamian za nie oddaje kapitule wileńskiej jeden ze swoich majątków. Pragnął on Werki przeznaczyć na ordynację dla ks. Karola de Ligne, ożenionego z jego krewną. Postanawia więc uczynić z nich godną tej ordynacji siedzibę. Powierza Wawrzyńcowi Gucewiczowi budowę wielkiego, wspaniałego pałacu, w którym mieściły się oprócz licznych i obszernych sal, kaplica i teatr dla użytku domowego. Naokoło tego pałacu zakłada obszerny park. Nie zdołał jednak biskup Massalski przeprowadzić przed śmiercią swych planów rodzinnych, więc Werki przechodzą potem z rąk do rąk, czy to jego spadkobierców, czy też nabywców, a piękne budowle zmieniają stopniowo swój wygląd, albo niszczeją z braku starania o nie, albo skutkiem dokonywanych przeróbek według gustu swych kolejnych właścicieli.

„Tyle jest słów historji o Werkach" — rzekł nasz przewodnik, skoczył z wozu na ziemię i pobiegł ku tarasowi, a my wszyscy w te pędy za nim, stąd bowiem roztacza się jeden z najpiękniejszych widoków na okolice i chciał nam go właśnie pokazać.

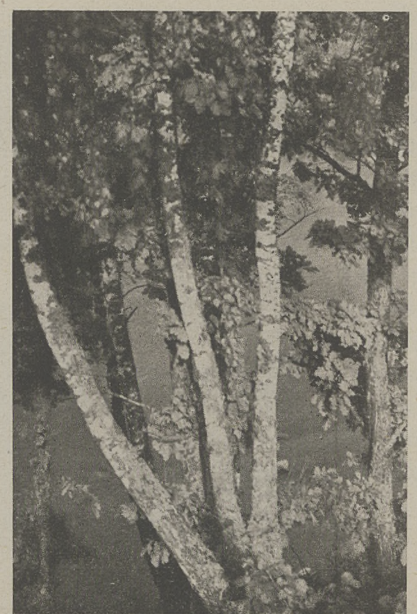
Z Werek jedziemy już prosto do Zielonych Jezior. Wca e nie jest do nich tak daleko, jakby z tej całej historji wynikało. Wszystkiego coś tylko 16 kilometrów icząc od Wilna. Z głównego traktu zjechaliśmy na boczną drogę: otaczają nas to pola, to młode zagajniki, to lasy cieniste, wreszcie wjeżdżamy w długi zaciszny wąwóz między pasmami wysokich, stromych wzgórz porośniętych od dołu aż po same szczyty gęstą, zwartą roślinnością. W głębi między drzewami połyskuje tafla jeziora. Jesteśmy u celu.

* * *

Wszyscy się rozeszli, umilkły echa głosów, zasnął utrudzony motor samochodu. Wąwóz zaległa cisza. Oderwie się tylko czasem z leciutkiem westchnieniem jakiś liść z drzewa, wiruje przez chwilę w powietrzu, zsuwa się miękko na ziemię i znowu cicho. Pełna rezygnacji słodycz jesieni sączy się w serce. W ciepłem, niedostrzegalnie falującem powietrzu, unosi się cierpki zapach zwiędłych liści, zaściełających barwnym posiewem dno wąwozu aż po brzegi jeziora. Drzewa na stokach wzgórz stoją całe w ogniu rozżarzonych barw złota miedzi i purpury. Gorąca jasna łuna roztacza się od nich dokoła, rozświetla wszystko i kładzie się długiemi smugami na powierzchnię jeziora. Wąska ścieżka prowadzi brzegiem wód pod stromą ścianę zboczy wzgórz. Z pośród gąszczów roślinności nadbrzeżnej, z pod zielonej zasłony liści nenufarów i trzcin wychyla jezioro swe zagadkowe, tajemnicze oblicze. Ciche i skupione w sobie. Spokojne, nieruchome, a jednak coraz inne. Kryształiczną przezroczystość toni nasyca czysta zielona barwa wciąż zmieniająca się w swem natężeniu, połyskująca nieprzebranem bogactwem odcieni. Rozzłaca się czasem jasnością chryzolitu i daje wtedy przenikać swą głębie aż po dalekie białe dno. To znowu staje się całe szmaragdowe jak młoda ruń wiosenna. A chwilami ma w sobie zielony mrok cienistej dąbrowy.

* * *

Wracamy. Nikt na nic już nie wydziwia. Wszyscy są zachwyceni wycieczką i dzielą się wzajemnie wrażeniami. Nasz przewodnik jest oblężony i aż ugina się pod gradem pytań. Ktoś dziwi się strasznie, że jezioro jest rzeczywiście zielone, więc mu wyjaśnia „naukowo" że kolor ten nadaje wodom znajdujący się w nich pewien gatunek okrzemek. Jakoby. Wierzymy, lecz wolelibyśmy bardziej poetyczne wyjaśnienie. Jednocześnie dowiadujemy się, że jezioro nazywa się także Krzyżackie. Bo kiedyś w odległych wiekach, kiedy to Litwa była terenem częstych najazdów krzyżackich, raz na tem jeziorze zimowąporą odbywała się bitwa. Pod ciężarem walczących wojsk załamal się lód i wielu rycerzy Zakonu znalazło śmierć na dnie jeziora. Dwa sąsiednie jeziora: Oczko i Gulbińskie też noszą nazwę Krzyżackich, a przeważnie wszystkie trzy są nazywane jednem mianem Zielonych Jezior. *Zofja Klaczyńska.*



REJESTRACJA WOZÓW W MIESIĄCU WRZEŚNIU W STANACH ZJEDNOCZONYCH A. P.

Ostatnie dane wskazują na to, że ilość wozów zarejestrowanych w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej we wrześniu 1931 jest o 19,8% mniejsza od ilości wozów zarejstrowanych w sierpniu i o 28,7% mniejsza w porównaniu z wrześniem 1930 r.

Odnośne cyfry są następujące:

wrzesień 1931 — 134.903 wozy, sierpień 1931 — 155.744 wozy, wrzesień 1930 — 175.286 wozy.

Ilość ogólna wozów zarejestrowanych w Stanach Zjednoczonych w ciągu pierwszych 9 -u miesięcy 1931 r. wynosi 1.652.099 w przeciwieństwie do 2.286.640, przypadających na ten sam okres 1930 r. Zmniejszenie jest dość znaczne.

Co się tyczy marek, to Chevrolet w dalszym ciągu zajmuje pierwsze miejsce (26,7% ogólnej liczby). Drugie i trzecie miejsce zajmują kolejno Ford (24,7% ogólnej liczby) i Plymouth (13,5% ogólnej liczby). W ten sposób, ilość zarejestrowanych wozów 3 wyżej wymienionych marek stanowi 64,9% ogólnej ilości we wrześniu 1931 r., w porównaniu do 65,5% przypadających na miesiąc poprzedni.

Z powyższego widzimy, że 65% samochodów sprzedanych ostatnio w Stanach Zjednoczonych A. P. kosztuje niżej 600 dol. Wobec tego, że istnieją jeszcze w Ameryce 3 marki samochodowe, które produkują samochody w cenie 600 dol., lub w cenie bardzo przybliżonej, można przyjąć, że zgórą 70% samochodów sprzedanych w Stanach Zjednoczonych A. P. w ostatnich czasach, należy do kategorji najtańszej. Pozatem większość marek samochodowych produkuje samochody w cenie około 1.000 dol., które pod względem jakości stoją na poziomie niebywale wysokim i cieszą się wielkiem powodzeniem. Stąd można wyciągnąć wniosek ten, że samochody w cenie znacznie ponad 1.000 dol., tak zwane luksusowe, lub w dziale samochodów ciężarowych, ciężarówki dla celów specjalnych lub kosztowne autobusy, stanowią drobny procent ogólnej ilości samochodów sprzedanych w Stanach Zjednoczonych A. P.

Tak jest w bogatych Stanach Zjednoczonych A. P.! Natomiast w Polsce wogóle nie można kupić samochodu za cenę nietylko poniżej 1.000 dol., ale nawet za cenę, za którą w Ameryce nabywa się już samochód luksusowy. Motoryzacja Polski jest możliwa tylko wówczas, jeśli będziemy mogli kupować samochody nie droższe niż w Ameryce. Pójdzie ona oczywiście w dużo wolniejszem tempie, niż to się stało w Stanach Zjednoczonych A. P., proporcjonalnie do siły nabywczej naszego społeczeństwa, w porównaniu do społeczeństwa amerykańskiego. Natomiast, jeśli ideałem naszym będzie samochód popularny, odpowiadający jakością tanim, popularnym samochodom amerykańskim, jednak w cenie trzykrotnie wyższej, to wówczas zawsze pozostaniemy na szarym końcu pod względem motoryzacji.

PRZEMYSŁ I HANDEL SAMOCHODOWY W JAPONJI.

Prezes Towarzystwa „Ishikiwajima Motor Works" udzielił kilku interesujących szczegółów o przemyśle i handlu samochodowym w Japonji.

Wedle jego zdania, rynek samochodowy zostanie nasycony dopiero za jakieś lat 10. W chwili obecnej jest w ruchu 400 000 samochodów, a sumy, wydawane corocznie przez ludność japońską, na zakup nowych wozów, dosięgają zł. polskich 600.000.000.—.

Przemysł samochodowy japoński istnieje dopiero od r. 1929, w którym to roku zostało utworzone Towarzystwo Ishikiwajima Motor Cars Works", z kapitałem Ł. 250.000. Zakłady tego Towarzystwa są specjalnie dobrze wyposażone, i są w stanie produkować do 1000 wozów rocznie — jednakże produkcja obecna nie przekracza 250 objektów.

Pozatem istnieją następujące Towarzystwa japońskie: „Datto Automobile Company", utworzone w roku 1926, o kapitale spółkowym zaledwie Ł. 46.000. Towarzystwo to posiada fabrykę, mogącą wypuszczać 400 samochodów rocznie, jednak produkcja obecna nie przekracza 130 wozów. Nadto „Tokyo Gas and Electric Industry Company" o kapitale Ł. 100.000 stworzyło oddziały budowy samochodów i posiada fabrykę, mogącą wytwarzać 300 wozów rocznie, jednak wytwarzającą tylko 70 sztuk.

Japonja posiada około 400.000 samochodów w ruchu — Polska obecnie niewięcej jak 30.000. Pomimo tak poważnej motoryzacji Japonji, przemysł samochodowy w tym bogatym kraju nie jest w stanie rozwinąć się, gdyż rynek zbytu jest jeszcze za szczupłym, aby umożliwić racjonalną masową fabrykację samochodów, mogących znaleźć, dzięki swej niskiej cenie a wysokiej jakości, dostatecznie wielki zbyt.



SAMOCHÓD W DANJI.

Duński Departament Statystyczny ogłosił wyniki spisu samochodów w ruchu w dniu 30 września 1931 r. W dniu tym było:

120.338 samochodów, 24.909 motocykli i 2.491 wózków motocyklowych. W ciągu ostatniego roku, t. j. od dnia 30 września 1930 roku ilość samochów w Danji wzrosła o 9%, a ilość motocykli o 6%. W Danji wypada obecnie 1 pojazd mechaniczny na każdych 25 mieszkańców wobec 1 na 27 w r. 1930.

W ogólnej liczbie pojazdów mechanicznych — 145.247 jest: 76.156 samochodów prywatnych, 1.247 autobusów, 9.085 dorożek, 33.851 samochodów ciężarowych i 24.909 motocykli.

A Danja liczy zaledwo 3.600.000 mieszkańców!

W HOLANDJI RÓWNIEŻ ZAMIERZAJĄ PODNIEŚĆ CENĘ BENZYNY.

Jak doniosły pisma pod datą 23 listopada, rząd holenderski ma zamiar obłożyć benzynę podatkiem wysokości 0,45 fr. na litrze. Ponieważ zużycie benzyny w Holandji wynosi rocznie około 250 miljonów litrów, przeto rząd holenderski spodziewa się osiągnąć z tego źródła 112.500.000 franków dochoda. Wobec tego, że litr benzyny, który kosztował w Holandji przed wojną 1 franka obecnie kosztuje 1 fr. 70, przeto projekt dalszego podwyższenia benzyny wywołał żywe niezadowolenie sfer automobilowych.

PODATKI SAMOCHODOWE W CZECHOSŁOWACJI.

Wobec podwyższenia podatku od benzyny rząd czechosłowacki postanowił wzamian obniżyć podatek od samochodów (drogowy) o 30%. Jak widzimy gdzieindziej słuszne dezyderaty automobilistów znajdują zrozumienie u swoich władz. A Czechosłowacja jest krajem, w którym racjonalnie zbudowany fundusz drogowy wydał już wspaniałe rezultaty. O czechosłowackim funduszu drogowym pomówimy obszernie w jednym z następnych numerów „Auta".



Fot. Keystone.

15 listopada 1932 r. odbyła się w Londynie doroczna pamiątkowa jazda z Londynu do Brighton „weteranów". Oto p. Harvey za sterem grata z r. 1898.

Z ZAMIERZCHŁEJ

W październikowym numerze paryskiego miesięcznika „Le crapouillot", poświęconemu z okazji paryskiego salonu, automobilizmowi, znajdujemy ciekawy artykuł „Petite histoire pittoresque de l'automobile" pióra Jean Oberlé, opisujący genezy powstania samochodu i sportu samochodowego.

Wspomniawszy o pierwszych konstruktorach „wozów bez koni" Gurney, Hancock w Anglji, Dietz, Lenoir we Francji, autor opisuje obszerniej historję rodziny Bollée w Mans, której protoplasta zbudował w 1873 roku omnibus parowy na 12 osób; ważył on 5000 kg i osiągał szybkość 15 kilometrów na godzinę.

Około 1800 roku królował w Paryżu koń. W sferach eleganckich mówiło się tylko o Jockey-Clubie, o Cercle Hippique, o konkursach hippicznych, zaś w okolicach Etoile i Champs Elysées roiło się od maneży i handlarzy koni. Ze sportów mechanicznych znanym był wówczas tylko bicykl. Jednakże idea samochodu wisiała już w powietrzu i znaleźli się tacy, którzy wówczas już przewidywali jego świetną przyszłość.

Do tych ostatnich liczył się jeden z najbogatszych arystokratów francuskich hr. de Dion. Wybrawszy się pewnego dnia po zabawki dla swych dzieci, znajduje on w sklepie model maszynki parowej; zachwycony jego wykonaniem, każe sobie podać adres konstruktora i pędzi na ulicę La Chapelle, gdzie znajduje skromnego mechanika Boutona, który, wraz ze swym szwagrem Trépardoux, miał warsztacik kotlarski. Było to w 1883. W kilka lat potem słynny trycykl de Dion-Bouton zyskał wszechświatową sławę, zaś w końcu wieku fabryka ich w Puteaux była jedną z największych w swej branży.

Mniej więcej w tym samym czasie Panhard — Levassor, właściciele fabryki obrabiarek do drzewa, zakupiwszy licencję na silnik gazowy od Daimlera, rozpoczęli wyrób samochodów z tym silnikiem, Serpollet buduje samochody parowe, Bollée syn w Mans wypuszcza swoją słynną voituretkę, Michelin udoskonala opony, słowem rozpoczyna się gorączkowy ruch w całej Francji.

W tych zamierzchłych czasach należało mieć jednakże wiele odwagi cywilnej, by zostać „chauffeurem". (Jaka jest geneza tego zupełnie nieuzasadnionego nazwania — niewia-



Fot. Associated-Press.

Benz z r. 1900 prowadzony przez p. C. S. Burney'a.

PRZESZŁOŚCI.

domo). Nie łatwo było skłonić wonczas samochód do ruszenia z miejsca, a jeśli raz już ruszył, to zwykle nie na długo.

Dzisiejszy automobilista, którego samochód rzeczywiście ,,sam chodzi'' i który prawie nigdy nie potrzebuje zaglądać pod maskę, nie może sobie wyobrazić, co to była ,,panne'', owa zmora szoferów w olbrzymich kozich skórach, potężnych okularach, będących zmuszonymi tak zabezpieczać się od kurzu, błota i zimna. Aby znaleźć defekt należało czasem rozbierać całą maszynę a w razie uszkodzenia lub złamania jakiejś części, zaprzęgać konia i, ku radości mieszkańców wiosek i miasteczek, zajeżdżać do najbliższego kowala, który z nieufnością, ale z zainteresowaniem brał się do badania tej dziwnej maszyny, w której nieszczęsny szofer, siedząc niewygodnie, z jedną ręką na drążku pionowej kierownicy, a z drugą stale na hamulcu, pod parasolem (sic!), źle go chroniącym od słońca, zupełnie nie ochroniony od wiatru i kurzu, grał rolę pioniera nowej lokomocji. W miastach było jeszcze jako tako, ale na drogach! Kury, kaczki, gęsi świnie, psy, krowy, które wszystkie, od czasu kolei uważały drogę za swoją własność, padały ofiarą samochodu. Konie straszyły się, woźnice nie ustępowali i często biczem zdzielali kierowcę.



Fot. Keystone.

Jeden ze starych weteranów na moście Westminster.

A jednak fabrykom nie brakło klientów! Rzecz prosta o seryjnej fabrykacji nie było mowy — szło się do konstruktora samochodów, jak do krawca.

Klient zamawiał samochód według swego gustu i otrzymywał go po paru, a czasem i po kilku nawet miesiącach. W 1892 roku samochód Panhard — Levassor kosztował od 4 do 5000 franków (nb. złotych), zaś za 150 franków dodawano parasol dla ochrony przed słońcem.

W katalogu z owych czasów jednej z fabryk czytamy dosłownie: ,,samochody nasze mają trzy szybkości: małą, średnią i wielką. Ta ostatnia wynosi przeciętnie 17 kilometrów na godzinę, jednakże na równej drodze, lub z niewielkiemi spadkami, wozy nasze, szczególniej dwuosobowe, mogą osiągnąć nawet do 20 kilometrów; jednakże tak wielka szybkość wymaga dużej baczności ze strony kierowcy i wolimy jej nie zalecać''.

W roku 1894 ,,Petit Journal'' rzucił pomysł wyścigu samochodowego. Odbył się on z Paryża do Rouen



Fot. Associated-Press.

A oto ,,Rolls-Royce'' z r. 1903 a za sterem as nad asy sam sir Malcolm Campbell.

(140 km) z następującym rozkładem: Paryż 8-a rano, Mantes — południe, Rouen — 8-a wieczorem. Sto dwa samochody, najprzeróżniejszych typów, zostały zapisane; po próbach eliminacyjnych wybrano 21, z których połowa tylko skończyła wyścig.

Następny rok przyniósł wyścig na większą już skalę: Paryż — Bordeaux — Paryż, na przestrzeni 1150 km, którą zwycięzca, Levassor przebył w 48 godzin 47 minut. Wyścig ten stanowi ważny etap w historji samochodu, dał on bowiem, dzięki wielkiemu zainteresowaniu szerokich kół, impuls, do założenia związku konstruktorów i posiadaczy samochodów, na którego terenie mieli oni wymieniać swoje myśli, projekty i rezultaty doświadczeń. Tak powstał, wiekopomnych dla automobilizmu zasług, Automobile-Club de France, którego twórca, wyżej wspomniany hr. de Dion, zadowolnił się skromnie tytułem wiceprezesa. Klub rozpoczął swą działalność urządzeniem pierwszej w świecie wystawy samochodowej w wielkim hallu na avenue Rapp. Wystawiono na niej przeszło pięćdziesiąt maszyn. Stowarzyszenie od pierwszej chwili istnienia wykazuje wielką ruchliwość i staje się niebawem prawdziwem ministerjum automobilizmu. W roku 1896 organizuje ono wyścig Paryż—Marsylja; stanęło do niego 32 współzawodników, z nich dwóch na samochodach parowych, które nb. nie skończyły wyścigu. Pierwsze trzy miejsca zdobyły Panhard-Levassor'y, zakupione po wyścigu, za olbrzymią na owe czasy, sumę 75 tysięcy franków przez anglików, którzy zamierzali je skopjować u siebie w kraju, by stworzyć w nim przemysł automobilowy.

Automobilizm wchodzi w tym czasie pod znak wyścigów, które stają się coraz dłuższe, coraz szybsze i, co za tem idzie, coraz niebezpieczniejsze. Szereg wypadków wywołuje silną reakcję w opinji publicznej, która nie mogła zrozumieć, że zawody są wprost konieczne dla osiągnięcia postępów w konstrukcji. W pierwszej linji domagali się ich fabrykanci samochodów, dla których wyścigi były źródłem nietylko doświadczeń, ale i poważnych dochodów, gdyż zwycięzkie maszyny sprzedawały się po fantastycznych cenach

Dobrych kierowców w owe czasy było mało, to też rozrywano ich sobie Rekrutowali się oni bądź z klas pracujących: mechaników warsztatowych, exchampionów cyklistów i t. d., bądź z wyższych sfer, a często i sami konstruktorzy, jak Levassor, Charron, bracia Renault, Serpollet i inni zasiadali do kierownicy swych wozów na zawodach.

W roku 1897 armja francuska zaczyna się interesować nową lokomocją i dokonywa pierwszych prób zastosowania jej na większą skalę w czasie manewrów. W tymże roku rozgrywają się wyścigi Paryż — Dieppe i Marsylja — Nicea, oba wywołujące wielkie zainteresowanie.

Przeciętna szybkość dochodzi w tym czasie już do 60 kilometrów. Szybkość ta wydawała się wonczas przerażająca, publiczność przestaje kpić z samochodów, zamiast drwin przychodzi strach. Chauffeurzy, w swoich ubiorach przypominających czasy jaskiniowe stają się niebezpieczeństwem publicznem. Rozpoczyna się kampanja w prasie przeciw automobilizmowi.

Nieprzeszkadza to jednak, że, jak grzyby po deszczu, co dnia wyrastają nowe przedsiębiorstwa samochodowe. W okolicach Avenue de la Grande Armée w Paryżu powstaje cała dzielnica automobilowa, ze wszystkich stron świata napływają zamówienia.

W 1899 Automobil Club organizuje wielki wyścig: Tour de France, w którym biorą udział wszyscy championi: Charron, de Knyff, Girardot, Jenatzy, Chassloup-Loubat, Clément. Wypadków, na szczęście tylko lżejszych, było bez liku, niektóre niezwykłe, tak np. Charron złamawszy wał przednich biegów przejechał 40 kilometrów tyłem.

Mimo to wszystko, na Wielkiej Wystawie Międzynarodowej w Paryżu w 1900 roku, samochód nie odegrał jeszcze przynależnej mu roli. W oddalonym od terenu wystawy parku Vincennes (tam gdzie się odbyła tegoroczna wystawa kolonjalna) utworzono aneks dla konstruktorów samochodów. Zainteresowanie było bardzo słabe. Automobil Klub tem jednak niezniechęcony, zorganizował w następnym roku swój pierwszy salon w Grand Palais z olbrzymiem powodzeniem, które stale towarzyszy urządzanym rok rocznie w tymże gmachu pokazom.

Następne lata dają nam wyścigi międzynarodowe: Paryż — Berlin, z pewnym posmakiem politycznym, gdyż w Berlinie na powitanie zwycięzcy, Fourniera, odegrano Marsyljankę, zaś Kaiser wysłał depeszę z życzeniami do Automobil Klubu Francuskiego, dalej Paryż — Wiedeń, wygrany przez Renault na 16-o konnej voituretce, wreszcie w 1903 roku smutnej pamięci Paryż — Madryt, zginął w nim bowiem Marcel Renault, Lorraine Barrow, i kilku widzów, zaś kilkanaście osób zostało ranionych. Władze wstrzymały bieg po pierwszym etapie w Bordeaux i wydały jednocześnie zakaz urządzania w przyszłości wyścigów samochodowych na otwartych szosach, poczem rozpoczęła się epoka, już nam bliska, okrężnych zawodów.

Autor streściwszy na zakończenie olbrzymi postęp, jakiego w ciągu tak krótkiego względnie czasu jesteśmy świadkami i przypomniawszy o roli, jaką odegrały samochody w czasie wielkiej wojny, począwszy od „les taxis de la Marne", a skończywszy na czołgach, przechodzi z pewną melancholją do scharakteryzowania obecnych czasów: epoki, jak ją nazywa, Citroëna i Forda, w której odjęto automobilizmowi jego stronę sportową. Fabrykacja niezliczonych seryjnych samochodów, umożliwia przeciętnemu francuzowi posiadanie przeciętnego samochodu. Króluje episier wiek rycerskości i dla samochodu skończył

(Dokończenie obok).

STRONICA PRAWNIKA

PIERWSZE WRAŻENIE.

A zatem już trzy miesiące istnieje i pracuje pierwszy na ziemiach naszych sąd do spraw samochodowych. Wobec całkowitej odrębności metod pracy, jakiemi posługiwać się musi tego rodzaju sąd specjalny — naturalną jest rzeczą, że zarówno praktykującemu prawnikowi jak i automobiliście nasunąć się musiało pytanie: jakie wrażenia ogólne i jakie spostrzeżenia szczególne nasunęły się sędziemu samochodowemu w ciągu „miodowych miesięcy" jego pracy.

Z tem właśnie pytaniem zawitaliśmy do pana sędziego Mieczysława Grabińskiego.

— Jeśli chodzi o pewne ścisłe dane cyfrowe — zaczyna pan sędzia Grabiński — o pewnego rodzaju materjał statystyczny, któryby stał się podstawą jakichś konkretnych wniosków prawniczych, to w tej chwili jeszcze na to zawcześnie. Zbyt świeża to jeszcze rzecz, sądownictwa automobilowe, by podawać można było rezultaty cyfrowe naszej pracy. Coprawda jestem teraz w trakcie opracowywania materjałów statystycznych za pierwszy, trzechmiesięczny, okres naszej pracy, lecz ułożenie tego materjału w pewne ramy statystyczne wymagać będzie jeszcze pewnej pracy. A pozatem pamiętać trzeba, że nawet zebrany i odpowiednio ułożony materjał statystyczny jedynie za okres trzymiesięczny dać może tylko obraz fragmentaryczny i przypadkowy. Sprawa wypadków automobilowych, ich powody, ogólna ilość, środki zapobiegawcze — to kwestja tak silnie związana z porą roku, ilością opadów atmosferycznych, stanem dróg i klimatem, że nawet cyfrowe dane mogą być tylko ilustracją tego okresu, do którego się odnoszą.

Jeśli chodzi o ogólną ilość spraw samochodowych w oddziale II Sądu Grodzkiego w Warszawie, specjalnie zajmującego się tą kategorją spraw, to było ich za omawiany czas około 200. Z tego spraw cywilnych zaledwie 3 — a reszta sprawy karne (w tem 3 karne z powództwem cywilnem). Jak widzimy sprawy karne stanowią przytłaczającą większość. Przyczem, jak dotąd, nie miałem ani jednej sprawy z artyk. 464 Kod. Karnego, („Winny nieostrożnego spowodowania śmierci, będzie karany zamknięciem w więzieniu"), natomiast wszystkie przezemnie rozpoznane sprawy były przekroczeniem art. 474 K. K., („Winny nieostrożnego spowodowania uszkodzenia ciała będzie karany aresztem" i t. d.) i to przeważnie z części 2-ej tego artykułu. („Jeśli takie uszkodzenie było następstwem niezachowania przez winowajcę przepisów, postanowionych przez ustawę lub rozporządzenie, obowiązujące gwoli zabezpieczeniu bezpieczeństwa osobistego przy działalności tego rodzaju, co działalność winowajcy, to winowajca będzie karany zamknięciem w więzieniu..."). Zresztą śród tych kilkudziesięciu spraw, które dotychczas osądziłem — wypada większość wyroków uniewinniających. (Jest to znów rys charakterystyczny dla sądownictwa specjalnego — duża ilość wyroków uniewinniających — a to z powodu sprowadzenia do minimum, możliwości omyłek sądowych, zdarzających się wskutek nieorjentowania się sędziego w danej dziedzinie techniki czy nauki; uwaga autora).

— Czy nie zechciałby pan sędzia skreślić swe wrażenia, jakie pan sędzia odniósł po osądzeniu pokaźnej bądź co bądź liczby spraw samochodowych?

— Pierwszem i dominującem zjawiskiem, jakie mi się narzuciło poosądzeniu pierwszych kilkudziesięciu spraw był fakt niezbity, że olbrzymia większość spraw karnosamochodowych powstała nie skutkiem winy kierowców, (nietrzeźwość, zbyt szybka jazda) lecz naskutek nieostrożności przechodniów. Stwierdzam tu, że ludność warszawska w porównaniu z ludnością innych stolic europejskich wykazuje niespotykaną gdzieindziej nieumiejętność zachowania się w ruchu ulicznym. Przeciętny warszawianin, znalażłszy się już na środku jezdni i widząc zbliżające się auto — zamiast przejść na drugą stronę ulicy albo stanąć w miejscu, by auto go wyminęło, zaczyna wykonywać jakiś taniec cyrkowy, polegający na cofaniu się tyłem, na przeskakiwaniu z lewej nogi na prawą i naodwrót i wreszcię w ostatniej chwili, kiedy już szofer spodziewa się, że przechodzień cofnie się na chodnik — warszawianin bohaterskim zrywem rzuca się naprzód i przeskakując jednym krokiem pół jezdni... leży pod autem. Rezultat wiadomy. Następnym grzechem, i to ciężkim, naszych przechodniów — jest przebieganie przez jezdnię, a nie przechodzenie, rzecz prawie niespotykana w żadnem innem mieście Europy. Będąc w Paryżu prześlizgiwałem się spokojnie śród jadących ulicą kolumn taksówek, nieraz po kilka rzędów liczących i wiedziałem, że nie grozi mi najmniejsze niebezpieczeństwo, albowiem, między paryskim przechodniem a paryskim szoferem istnieje milczące

---

się bezpowrotnie. Jak dalecy jesteśmy — mówi autor — od czasów markiza de Montaignac, który, mijając w wyścigu konkurenta, kłaniał mu się uprzejmie. Dziś rzuca się mijanemu conajwyżej drwiący uśmiech.

Cokolwiekby się dało powiedzieć na temat słuszności tych uwag, jedno nie ulega wątpliwości: samochód oddał i oddaje ludzkości olbrzymie usługi i trudno byłoby wyobrazić sobie współczesnego życia bez trakcji mechanicznej

Jan Erlich.

porozumienie. Jeden i drugi spojrzeniem potrafią tak wzajemnie uregulować dzielącą ich przestrzeń, że wypadek samochodowy zajść może stosunkowo rzadziej niż w Warszawie.

Nieostatnie miejsce śród przyczyn powodujących wypadki samochodowe—stanowi gapiostwo przechodniów warszawskich oraz ogromna liczba dzieci, puszczanych samopas na ulicę. Już w ciągu tych pierwszych trzech miesięcy urzędowania miałem liczne wypadki, uszkodzeń cielesnych w wyniku gapiostwa i włażenia ludzi na samochód! Mówię dosłownie: ludzie, włażą na samochód, odnosząc niekiedy poważne obrażenia twarzy, uszu, nosa. Jak się to dzieje? Bardzo prosto. Idzie taki człowiek przez Plac Teatralny, widzi samochód — przepuszcza go tuż przed sobą, a jednocześnie zamyślony nie zatrzymuje się, by całkowicie samochód przepuścić i w rezultacie już poza polem widzenia szofera — przechodzień włazi głową na tylną część samochodu, odnosząc bardzo bolesne obrażenia twarzy lub nosa.

Jeśli znów chodzi o dzieci puszczane samopas na ulicę, to tu stanowczo powinny ingerować władze policyjne, notując nazwiska lekkomyślnych rodziców i kierując sprawy do Sądu z aktem oskarżenia, bo w przeciwnym razie, przy stale rosnącym ruchu ulicznym i przy niezmniejszającej się w naszym kraju ilości urodzeń dojdziemy do jedynego w swym rodzaju rekordu: śmiertelnośc dzieci na skutek wypadków ulicznych.

— Czy nie zechciałby pan sędzia podzielić się z nami spostrzeżeniami swemi, dotyczącemi oskarżonych oraz stopniem ich winy w wypadkach? Szczególnie interesująca jest futaj kwestja alkoholizmu śród szoterów.

— Istotnie, skoro omówiliśmy jedną stronę uczestników wypadku, to jest publiczność, wartoby kilka słów poświęcić i kierowcom samochodowym. Otóż muszę już na wstępie zaznaczyć, że to, co się tak często słyszy i pisze o pijaństwie śród szoferów — jest wielką przesadą. Jeszcze raz powiadam, że w przeważającej ilości moich spraw winę ponosił przechodzień a nie kierowca. Jeszcze nim zostałem delegowany do sądzenia spraw samochodowych — tyle słyszałem o alkoholiźmie śród szoferów, że sam byłem mile zdziwiony, stwierdziwszy potem, ile było przesady w tych twierdzeniach.

Skonstatowałem, że nawet w tych wypadkach, gdzie wina oskarżonego została na przewodzie sądowym udowodniona, alkohol tylko w nielicznych wypadkach był tym spiritus movens, który spowodował wypadek. Stosunkowo najczęściej spotykanym powodem wypadków (w wypadku winy szofera) była zbyt szybka jazda. Co do samej kwestji alkoholizmu śród szoferów i jego wpływu na ilość wypadków samochodowych — to jest to temat sam przez się stanowiący podstawę do rozważań bardzo ciekawych dla prawnika, lekarza i automobilisty. O ile mi wiadomo, właśnie w tej chwili kwestją alkoholizmu śród szoferów bardzo interesuje się profesor Medycyny Sądowej na Uniwersytecie Warszawskim dr. Grzywo-Dąbrowski.

A propos alkoholizmu śród szoferów chciałbym tu dorzucić kilka słów o najnowszych metodach ustalania, czy przestępca w chwili popełnienia czynu przestępnego znajdował się w stanie upojenia alkoholicznego, innemi słowy, czy był trzeźwy czy nietrzeźwy. Od setek lat aż do dni naszych stwierdzenia tego ważnego, a częstokroć rozstrzygającego momentu prawnego było objektywnie niemożliwe. Badanie świadków, elementu cieszącego się w krajach kulturalnych coraz mniejszem zaufaniem Sądu, rzadko kiedy dawało sędziemu wyrokującemu materjał czysty, objektywny i wolny od subjektywnych zabarwień zeznającego. W najlepszym nawet razie, gdy zeznając o nietrzeźwości oskarżonego świadek mówi prawdę — to i wówczas sędzia wyrokujący musi się zgodzić z tem, że to są tylko subjektywne wrażenia świadka. Takie pojęcia, jak ,,trzeźwy'', ,,zlekka zawiany'', ,,pochmielony'', ,,nietrzeźwy'', ,,pijany'' — odnoszą się do stanów umysłowych i psychicznych tak trudnych do objektywnego ustalenia, a granice między temi stanami są często tak nieuchwytne, że w ostatecznym rezultacie prawie nigdy nie można objektywnie ustalić stopnia trzeźwości oskarżonego w chwili, gdy popełniał czyn przestępny.

Obecnie idzie czas, gdy rzeczy te może będą należały do przeszłości. I tutaj nauka przychodzi z pomocą wymiarowi sprawiedliwości. Mianowicie na podstawie najnowszych metod stosowanych w medycynie (Danja) można określić zawartość alkoholu w centymetrze sześciennym krwi ludzkiej, czyli stosunek procentowy alkoholu do krwi. Na mocy tak otrzymanego stosunku procentowego można już wyciągać objektywne, zbliżone do prawdy, wnioski o stanie trzeźwości przestępcy w chwili dokonania czynu przestępnego. Powiadam ,,zbliżone do prawdy'' albowiem absolutniej pewności co do stopnia zamroczenia alkoholicznego u danego osobnika nawet i ta metoda nam nie da, a to zpowodu dość rozległej skali odporności poszczególnych ludzi na alkohol. Jednego osobnika pozbawi przytomności taka ilość alkoholu, która innego wprowadzi zaledwie w stan lekkiego podchmielenia. Jednakowoż w porównaniu ze stanem obecnym, gdy często wolność oskarżonego i cała jego przyszłość uzależniona jest od mniej lub więcej fałszywych zeznań świadków metoda badania krwi ludzkiej odda kryminalistyce nowoczesnej a zatem i wymiarowi sprawiedliwości nieocenione wprost usługi.

W praktyce takie badanie krwi odbywać się będzie w ten sposób, że do dyżurującego w danym czasie lekarza, w razie uzasadnionych podejrzeń, że przestępca działał pod wpływem alkoholu, policja natych-

NIEKTÓRE KWESTJE ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ.

Niezależnie od zasadniczej linji wytycznej, dającej się zauważyć przy rozpatrywaniu podstaw prawnych, stanowiącej główną treść orzeczeń sądowych w sprawach rozstrzygających odpowiedzialność cywilną, — możemy stwierdzić, że w szeregu orzeczeń znajdują się poza tą linją wytyczną (omówioną w poprzednim numerze ,,Auta") następujące kwestje: 1) ogólne zasady prawne t. zw. tezy, które obejmują tylko pewne oświetlenie i w wązkim zakresie poszczególnych wątpliwych kwestji,, prawnych, 2) szczególne wskazówki, dotyczące jedynie niektórych momentów odpowiedzialności cywilnej, związanych z pewnemi osobami lub pewnymi wyjątkowymi wypadkami.

Takie nastawienie różnych orzeczeń należy rozumieć jako konieczność regulowania odpowiedzialności cywilnej zgodnie z intencją ustawodawcy, a przedewszystkiem zgodnie z wymogami stawianemi przez życie w jego stałym i niewstrzymanym rozwoju, za którym musi też postępować rozwój myśli prawniczej. Scisłe bowiem formułki prawa cywilnego wymagają, aby wlewano w nie żywą treść, wyrzucaną przez fale życia nazewnątrz w postaci mniej lub więcej skomplikowanych stosunków między tymi, którzy wypadek spowodowali lub do niego się przyczynili, — a poszkodowanymi osobami, które bądź uczestniczyły w jeździe autem lub przypadkowo ze szkodą dla siebie z autem się zetknęli.

Dla charakterystyki tych stosunków przytaczamy niżej niektóre orzeczenia sądów polskich i francuskich.

I. Na pytanie jak daleko sięga prawo odszkodowania w czem się wyraża spowodowana szkoda, daje nam odpowiedź następujące orzeczenie Sądu Najwyższego (Zb. Orz. Nr. 33/26).

,,S z k o d a w y r z ą d z o n a c z ł o w i e k o w i, k t ó r y u l e g ł k a l e c t w u w y r a ż a s i ę n i e t y l k o w s z k o d z i e m a t e r j a l n e j, z w i ą z a n e j z c a ł k o w i t ą l u b c z ę ś c i o w ą u t r a t ą z d o l n o ś c i d o p r a c y, l e c z i w i n n y c h s k u t k a c h kalectwa równie ciężkich i często nie mogących być usuniętymi jak roztrój zdro. wia, zeszpecenie, konieczność korzystania z opieki innych osób i wogóle upośledzenie, utrudniające w większym lub mniejszym stopniu warunki życiowe".

Ilustracją tej ogólnej zasady będzie wyrok sądowy, w którym sąd przyznając odszkodowanie weźmie pod uwagę wiek poszkodowanej złamanie przegrody nosowej i ogólny wstrząs, który wymagał dłuższej kuracji, oraz związanych z nią kosztów opieki i lepszego odżywiania, — jak również w odszkodowaniu sąd uwzględnił c i e r p i e n i a m o r a l n e poszkodowanej osoby.

II. Drugie pytanie możnaby postawić jaka jest zależność obowiązku odzkodowania od tego czy poszkodowanym jest pasażer płatny auta czy też korzysta z okazji jadąc darmo, lub czy wogóle zetknięcia się danej osoby z autem w danej chwili było przypadkowe.

Aby odpowiedzieć na to pytanie przypomnimy omówienie t. zw. ,,domniemania odpowiedzialności" z poprzedniego Nr. ,,Auta", stwierdzając, że domniemanie odpowiedzialności ustanowione w art. 1384 Kod. Cyw. w stosunku do osoby mającej pod swym dozorem przedmiot martwy (samochód), który wyrządził szkodę, nie może być obalone, chyba tylko przez dowód wypadku losowego lub siły wyższej. lub też przyczyny, której nie można przypisać dozorującemu.

Odpowiedź tę znajdujemy w następujących orzeczeniach. (Sąd kas. Franc. 24/V i 1/XIII — 1930 — Głos. Sąd. Nr. 5/31).

,,Podróżni jadący samochodem, który spowodował wypadek nie mogą się powołać na domniemanie ustanowione w art. 1384 Kod. Cyw.

Dla odszkodowania doznanego przez nich uszczerbku posiadają oni jedynie 1) bądź skargę o zapłatę szkód i strat z powodu niewykona-

---

miast skieruje przytrzymanego. Lekarz — dyżurny pobierze od przestępcy pewną ilość centymetrów sześciennych krwi, którą niezwłocznie prześle do analizy chemicznej, celem ujawnienia ilości i procentowości alkoholu. Trzeba te rzeczy robić natychmiast po schwytaniu przestępcy, gdyż alkohol dość szybko ulatnia się ze krwi i późniejsze badanie krwi przestępcy jest już bezcelowe

— Z jakimi kategorjami automobilistów pod względem elementu społecznego zetknął się pan sędzia w swej praktyce?

— Olbrzymią większość oskarżonych stanowią zawodowi szoferzy taksówkowi — jest to zresztą zrozumiałe, gdyż w mieście takiem, jak Warszawa, nasilenie ruchu taksówkowego stanowi do 80% całkowitego ruchu pojazdów mechanicznych — gdyż taksówka jest najruchliwszym elementem z pośród wszystkich kategoryj pojazdów mechanicznych. Bardzo niewielką liczbę stanowią oskarżeni automobiliści — amatorzy. I wreszcie, co mnie bardzo mile uderzyło, zupełny prawie śród oskarżonych brak kierowców autobusów miejskich. Dowodzi to, że na kierownicach autobusów miejskich spoczywają ręce dobrych, ostrożnych i doświadczonych szoferów.

H. Gołogórski
aplikant sądowy

Sprostowanie. Do poprzedniego artykułu wkradła się omyłka w ustępie, traktującym o kompetencji rzeczowej Sądu samochodowego. Mianowicie zamiast: ,,wnoszone mogą być akcje cywilne do zł. 500", winno być: ,,wnoszone mogą być akcje cywilne do zł. 1000", (art. 29 U. P. C.). Pozatem z winy drukarni uległ zniekształceniu tekst środkowej szpalty w trzeciej kolumnie artykułu. **H. G.**

nia przewozu lub opóźnienia w wykonaniu, jeżeli byli przewożeni za zapłatą, 2) bądź skargę o naprawienie szkody powstałej z winy kierowcy, jeśli pasażerowie zajmowali miejsca w samochodzie pod tytułem darmym.

Zatem nie mogą się powołać na domniemanie winy, wobec mającego pod swym dozorem samochód ci, którzy nie będąc do tego zmuszeni i z pełną świadomością niebezpieczeństwa na jakie się narażają zajęli miejsca w samochodzie, — czyli np. ofiara wypadku samochodowego, skoro wsiadła do samochodu na własne żądanie.

Domniemanie odpowiedzialności osoby, mającej przedmiot martwy (samochód) pod swym dozorem zostało ustanowione tylko dla ochrony ofiar poszkodowanych przez rzeczy, przy użytku których sami poszkodowani udziału nie brali".

Z tych orzeczeń wynika, że w stosunku do pasażerów auta musi być stwierdzona wina kierowcy, aby sąd zasądził na ich rzecz odszkodowanie, natomiast dla przyznania odszkodowania osobom, które przypadkowo stały się ofiarami wypadku samochodowego, wystarczy domniemanie winy, jeżeli kierowca nie może powołać się na siłę wyższą, wypadek losowy, lub przyczynę obcą.

Oto orzeczenia w konkretnych wypadkach:

1) automobilista, który niezgodnie z przepisami o ruchu skręca nagle w lewo w tempie zbyt ostrem i tuż przy chodniku, odpowiada za wypadek jaki spotkał przechodnia, który się zranił przy instyktownem cofnięciu się dla uniknięcia samochodu. (Sąd Kas. Franc. 24/II 31 r. D. H. 217/31).

2) W razie starcia samochodu z rowerem istnieje domniemanie, iż prowadzący samochód jest odpowiedzialny za następstwo szkodliwe wypadku, gdy sam nie poniósł żadnego uszczerbku przy starciu; aby uchylić domniemanie i uwolnić się od odpowiedzialności, kierowca samochodu winien złożyć formalnie dowód, że wypadek związany jest z przyczyną obcą, której jemu nie można przypisać, (np. takim dowodem będzie: uderzenie kamieniem w głowę kierowcy, spowodowało nieprzytomność, wskutek czego kierowca przestał panować nad autem, które wpadło na cyklistę). (Sąd Kas. Franc. 18/XI 30 D. H. 19/1931).

III. Trzeciem nasuwającem się pytaniem, może być jaka jest odpowiedzialność dwuch lub więcej osób za spowodowany wypadek. W tej mierze przytaczamy następujące orzeczenie Sądu Najwyższego (zb. Orz. Nr. 24/20).

„Jakkolwiek przepisy określające odpowiedzialność cywilną za występki i jakby występki (= wypadki samochodowe) nie wspominają wprost o solidarności, to jednak z istoty tych przepisów ona wypływa odnośnie do odpowiedzialności kilku osób, których łączny czyn spowodował szkodę, jeśli niemożebnem jest ustalenie rozmiaru szkody spowodowanej przez każdą z nich; skoro w myśl art. 1382 Kod. Cyw. każdy obowiązany jest wynagrodzić szkodę, zrządzoną przez jego czyn przeciwprawny, — o jaką zmniejszył się majątek poszkodowanego, to, każdy z nich winien odpowiadać za całość szkody (solidarnie). Zasadę powyższą przyjęła doktryna oraz iurysprudencja francuska, chociaż nie jest ona wyrażona w danym przepisie prawa jako powszechnie ustalona.

Jednakże ta zasada nie odnosi się do właściciela auta i osoby, której auto użyczono względnie która korzysta czasowo z auta, gdyż „domniemane odpowiedzialności ustanowione w art. 1384 Kod. Cyw. nie wiąże się z przymiotem właściciela, — lecz z dozorującym przedmiot (auto,) który spowodował wypadek; w szczególności ten, komu rzecz (auto) użyczono może być uważany za mającego ją pod swym dozorem i za odpowiedzialnego z tego tytułu za szkodę przez rzecz wyrządzoną. (Sąd Kas. Franc. 15/XII 30 r. D. H. 36/31.).

W końcu należy zaznaczyć, że uniewinnienie przez sąd karny kierowcy, który spowodował kalectwo lub śmierć, — nie wyklucza możliwości dochodzenia od niego odszkodowania w drodze procesu cywilnego.

E. Wiś. — sędzia.





Pamiętajcie o zmianie oleju na zimę!

Nastąpiły chłody—termometr wskazuje temperaturę bliską zera. Już najwyższy czas przedsięwziąć zmianę oleju na zimę. Prawdopodobnie i Pański samochód należy do tych wozów, które wymagają zimą innego oleju, aniżeli latem. Należy zajrzeć do naszej Tabeli Polecającej i dziś jeszcze napełnić silnik i dyferencjał odpowiednim olejem. W ten sposób zapewni Pan sobie nienaganną pracę silnika w zimie.

Mobiloil

ZAREJESTROWANA MARKA OCHRONNA

VACUUM OIL COMPANY S. A.

CZECHOWICE—WARSZAWA

WOLNA TRYBUNA

W SPRAWIE MOTORYZACJI KRAJU

Miesięcznik „Auto" będący oficjalnym organem Automobilklubu Polski reprezentującym opinję sportu, przemysłu i handlu samochodowego stanowczo za mało okazał zainteresowania sprawą motoryzacji kraju, szczególniej w okresie, kiedy rozstrzygano tak ważne umowy „P. Z. Inż." z fabrykami „Saurer" i „ iat"

Na łamach pism codziennych i handlowych sprawa umów „P. Z. Inż." została szeroko omówioną w licznych polemicznych artykułach, które przeważnie skrytykowały celowość i pożyteczność tych umów.

Czytelnikowi, który artykuły te czytał, rzucić się musi w oczy fakt, że atakowane „P. Zakł. Inż." uparcie milczą, nie dając żadnych wyjaśnień zaniepokojonej opinji publicznej. Artykuły te przeważnie zawsze są podpisane nazwiskiem autora — natomiast artykuły, w których broni się obecnej polityki P. Z. Inż.", są zawsze anonimowe, pisze je „osoba stojąca blisko Fiata", lub „x. y." jak to miało miejsce w jednym z ostatnich numerów „Auta".

Omawiając politykę „P. Z. Inż." zdążającą do stworzenia własnego przemysłu samochodowego, stwierdzić na początku wypada, że wybrany obecnie czas ku temu absolutnie się nie nadaje. Wobec szalejącego kryzysu widzimy, iż stare i poważne wytwórnie samochodowe walczą z trudnościami zbytu, które zagrażają bytowi tych fabryk. Produkcja światowa uległa poważnemu zmniejszeniu, handel samochodowy został mocno przerzedzony i narażony na kroci owe straty. Nie szukając daleko, w Niemczech zmniejszono produkcję. W Kolonji Ford zamknął nowowybudowaną fabrykę, która była czynną zaledwie parę miesięcy. „General Motor", które zakupiło większość akcyj fabryki „Opel" rok 1930 zamknęło deficytem tej fabryki przekraczającym 13.000.000 RM. W Polsce składy firm samochodowych zawalone są wozami, których nieraz za cenę opłaconego cła sprzedać nie można. Statystyka Min. Rob. Publ. wykazuje stały spadek samochodów będących w ruchu, prasa codzienna sygnalizuje o dalszym unieruchomianiu całych przedsiębiorstw samochodowych, które zwracają znaki rejestracyjne do Urzędu Ruchu Kołowego.

Czy wybór „P. Z. Inż." jest dobry łatwo na to znaleźć odpowiedź patrząc na roczne rezultaty umowy z firmą „Saurer". Wybrano najdroższy samochód w Europie, łudząc się, że przy pomocy tych samochodów rozwinie się racjonalnie nasz ruch autobusowy i ciężarowy.

Jakiego przedsiębiorcę w Polsce stać na to, aby kupował autobus w cenie 80.000 zł. za sztukę i czy na naszych drogach wydatek taki się zamortyzuje? Albo czy autobusy te mogą obsługiwać rozległe tereny Kresów Wschodnich, które pozbawione linji kolejowych najwięcej potrzebują komunikacji autobusowej?

Najostrzejsze przepisy, wygórowane cła lub przywileje dla tych samochodów, które ma mu zagwarantować nowa Ustawa Koncesyjna, nie pomogą dla wprowadzenia na rynek polski tych maszyn jako typu powszechnego. Polsce dla celów komunikacyjnych potrzeba taboru taniego, łatwego do obsługi, który będzie się w szybkim czasie amortyzował. W interesie kraju jest aby dziesięć miejscowości miały komunikację szybką a tanią, a nie luksusową, zamiast tego, aby jedna miejscowość leżąca przy głównej drodze posiadała komunikację tak luksusową, jaką dać mogą wozy „Saurer". Tylko w wypadku, gdy „P. Z. Inż." zechce występować jako konsument wozów „Saurer" jak to ma miejsce w Wilnie, gdzie P. Z. Inż. na spółkę z firmą „Arbon" ma eksploatować ruch autobusowy, wozy te będą w użyciu ale i to w ilości ograniczonej i nie na długi czas.

Jeżeli chodzi o ostatnią umowę „P. Z. Inż." z „Fiatem" to też wybrano samochody drogie i stosunkowo mało przyjęte w Polsce. Samochody „Fiat" nie będą w stanie wytrzymać konkurencji w życiu z innymi markami i to nic dziwnego, gdyż możliwości techniczne i finansowe „Fiata" w porównaniu do koncernów amerykańskich są mocno ograniczone, i dlatego przemysł włoski jest mało odporny na kryzys obecny.

Wątpić należy czyby „P. Z. Inż." zdecydowały się na tę umowę, gdyby zainteresowano się cyframi.

Naprzykład w 1930 r. przemysł samochodowy włoski pokrył tylko 14,7% samochodów sprowadzonych do Polski. Produkcja samochodów we Włoszech w 1930 r. zmalała aż o 32%, wówczas gdy w Niemczech zmalała o 12%, a we Francji tylko o 10,5%. Cała produkcja samocho lów we Włoszech w 1930 r. wynosiła 36.532 samochodów, wówczas kiedy ro l później, t. j. w 1931 r. w czasie więks zego kryzysu tylko w jednym miesiącu maju fabryka „Chevrolet" wyprodukowała 113.852 samochody. Tu komentarze chyba zbyteczne. Czy wogóle droga wybrana przez „P. Z. Inż." jest właściwą i najbliższą do wytkniętego celu nie trudno na to odpowiedzieć.

Przykładem pouczającym dla nas może w tym względzie być Hiszpanja.

Hiszpanja w chęci uniezależnienia się od zagranicznego przemysłu samochodowego przed laty stworzyła szereg własnych fabryk, które prędko przestały istnieć. Poważniejsze jak „Ricart", „Espana", „Elizalde", odpowiadające naszym „Ursusom", „Stetyszom", „C. W. S.", istniały dłużej, następnie połączyły się w koncern, z którego stworzono przy pomocy rządu coś jak nasze „P. Z. Inż." pod nazwą „Fabrica Nacional de Autovils". Obecnie podaje prasa amerykańska: „Dwie fabryki Twa „Hispana" w Barcelonie i w Guadalajara afiljowane z **włoskim „Fiatem" zamknięto"!** Postanowiono, że fabryki należące do Min. Wojny w Turbio, Toledo i Oviedo będą zamienione na montownie Forda o wydajności 100 wozów dziennie.

Czy nie warto z powyższego wyciągnąć wniosków dopóki nie wydano dalszych miljonów na marne?

Jan Sobecki.

Inż. R. Morsztyn i St. Przygodzki

Samochody s. z. o. o. w Warszawie

ul. Kredytowa 1. (w podwórzu Tow. Kred. Ziemskiego) tel. 7-62-06.

Przyjmują do sprzedaży Komisowej samochody tylko w stanie nienagannym.

Polecają wybór samochodów prawdziwie okazyjnych ze względu na ich doskonały stan.

System załatwiania wszelkich tranzakcji absolutnie przejrzysty bez żadnych ukrytych pośrednictw, prowizji i naddatków. Długoletnie doświadczenie i fachowość kierowników daje najlepszą gwarancję rzetelnej obsługi klijentów.

SAMOCHÓD-LIMUZYNA

5 osób. 6 cyl. 65 HP. Mod. 1930, karoseria Plage i Laśkiewicz, piękne wykończenie. Marki „AUBURN", całkowicie wyposażony z kufrem w doskonałym stanie, przeszedł 20 tys. Km. — Wóz reprezentacyjny, nadający się dla konsulatu, ambasady i t. p. Sprzedam ewent. zamienię na plac, las, lub objekt majątkowy. Warszawa — telefon 783-71.

PATRIA
POLSKIE TOWARZYSTWO UBEZPIECZEŃ S. A.
Warszawa, pl. Napoleona 3.
Telefony:
706-81 — Wydział taryfowy
,, (dod.) dyr. Zarządzający
706-84 — Sekretarjat
,, (dod.) Dyrektor
706-86 — Wydział Reasekuracji
,, (dod.) Vice-dyrektor
706-92 — Wydział Odszkodowań
706-93 — Wydział Przyjmowania Ubezpieczeń
706-99 — Wydział Księgowości
,, (dod.) Główny Księgowy.
UBEZPIECZA: samochody od rozbicia, ognia i kradzieży — właścicieli samochodów od odpowiedzialności cywilnej — pasażerów i kierowców od następstw nieszczęśliwych wypadków.

PO STRONIE MASZYNY CZY PO STRONIE CZŁOWIEKA

W odpowiedzi na artykuł p. Leona Bruna, p. t. „Po stronie maszyny czy po stronie człowieka", zamieszczonego w Nr. 324 „Expressu Porannego" z dn. 22 listopada 1931 r., pozwalam sobie przesłać do ewentualnego wykorzystania następujące uwagi:

Apel do inteligencji i sumienia kierowców i automobilistów, zawarty w artykule wymienionym zdradza w pierwszym rzędzie, że p. Brun, tak ciekawy autor i feljetonista w wielu innych dziedzinach, poruszył tu temat stanowczo wykraczający poza jego kompetencję. Zarówno całe rozumowanie, bardzo zresztą ludzkie, jak i wywody ostateczne stwierdzają, że Sz. Autor miał zapewne mało do czynienia z kierownicą auta.

Całkowite uprzywilejowanie przechodnia nietylko na chodniku, ale i na jezdni, nie wydaje się słusznem, jeżeli powołuje się na przykłady organizacji ruchu ulicznego na Zachodzie w wielkich miastach. Wiadomo zapewne Sz. Autorowi, że tam, w wielkich miastach Zachodu, raczej przechodzień jest ograniczony w swoich prawach na jezdni, przez wyznaczenie mu specjalnych miejsc do przechodzenia; i to zapewne wiadomo, że przejechanie przechodnia, bez względu na wynik wypadku, w miejscu nie przeznaczonem do przechodzenia, — jest właściwie (praktycznie) nie karalne.

Stwarzając regulowanie ruchu ulicznego, władze stają bardzo energicznie na straży bezpieczeństwa przechodnia; muszą one jednak stanąć i na straży praw posiadacza czy kierowcy auta, którego założeniem jest **szybkie** przenoszenie się z miejsca na miejsce; ograniczenie szybkości auta do granicy, któraby gwarantowała bezpieczeństwo na jezdni nawet dla najbardziej gapiących sie przechodniów, odebrałoby oczywiście samochodowi jego zasadniczą zaletę — szybkość.

Na pytanie: co czynić, aby wypadków uniknąć i sumienia grzechem nie obciążyć? — daje p. Brun kilka rad.

Rozpatrzmy je po kolei:

1) **przedewszystkiem jeździć wolniej**; rada ta, aczkolwiek bardzo wygodna dla przechodniów, musi być przetransponowana we wprost przeciwnym kierunku pod adresem przechodnia: przedewszystkiem chodzić uważniej! Jezdnia jest dla samochodów, tak samo, jak chodnik dla ludzi. Prawo pierwszeństwa na jezdni ma samochód, nie mówiąc już o tem, że najwyższe szybkości rozwijane przez samochody **w mieście**, nie są niebezpieczne dla uważnego przechodnia.

2) **mniej trąbić a więcej hamować**; jak szkodliwem jest częste hamowanie dla samochodu tego widocznie p. Brun nie wie; i nie chce, zapewne zwrócić uwagi na to, że łatwiej jest przechodniowi zatrzymać się aby przepuścić auto, niż zatrzymywać samochód, ważący średnio 1500 klg. i jadący z szybkością nawet 25 klm. (37.500.000 klg/m.), poto tylko, aby po chwili znowu forsować silnik do rozwinięcia utraconej szybkości. Jeśli przy tej rażącej dysproporcji wysiłku, przechodzień ma to uprzewilejowanie, że **uprzedza** się go sygnałem o niebezpieczeństwie — to stanowoczo należy stwierdzić, że nie jest on pokrzywdzonym.

3) **należy wyzbyć się błędnego poglądu, że przechodzień powinien uciekać przed pędzącem wprost na niego autem;** przedewszystkiem ustalmy jeden fakt: nie auto pędzi **wprost** na przechodnia, a przechodzień pakuje się zazwyczaj **wprost** pod auto; staje się to wyraźnem, jeżeli uwzględnimy bodaj to, że możliwość wyboru sobie drogi przez jezdnię dla przechodnia (o ile już nie chce korzystać z „przejść dla pieszych") jest dużo większa niż możliwości manewrowania samochodem na jezdni.

Nikt nie wymaga od przechodnia zachowywania środków ostrożności na chodniku; jest to jego domena i tu mu nic nie grozi.

Natomiast twierdzenie, że nasze przepisy o ruchu kołowym tolerują... „najeżdżanie na przechodniów, zamiast umiejętnego ich wymijania (!!?), graniczy już wprost z rozbrajającą ignorancją. Czy wyobraża sobie Sz. Autor coby powstało za zamieszanie na jezdni, gdyby każdy szofer zaczął wymijać nieuważnych przechodniów. Nie! Stanowoczo, artykuł p. Bruna należy wykreślić z polemiki na ten temat.

Specjalnie niesłusznem jest samo ujęcie zagadnienia „człowiek czy maszyna"? Nie ma tu człowieka contra maszynie, a jest dwóch ludzi przeciwko sobie, z których od jednego wymaga się tylko uwagi i zastosowania się do przepisów ruchu kołowego, a od drugiego nietylko uwagi, ale i, omal że nie umiejętności żonglowania półtoratonnowym samochodem.

Mam jednak wrażenie, że najbardziej prostym sposobem przekonania p. Bruna, że nie ma racji, byłoby zaproponowanie mu wypróbowania w praktyce swoich rad.

Zygmunt Różałowski

SIMDURAL
SIMDURAL
TŁOKI POŁSZTYWNE
PIERŚCIENIE I ZAWORY
SAMOCHODOWE
WYŁĄCZNE ZASTĘPSTWO NA POLSKĘ
AUTOTECHNIKA
KRAKÓW
BRACKA 5. TEL. 143-43.

ZAWORY „SIM“ SPORZĄDZANE na MATRYCACH

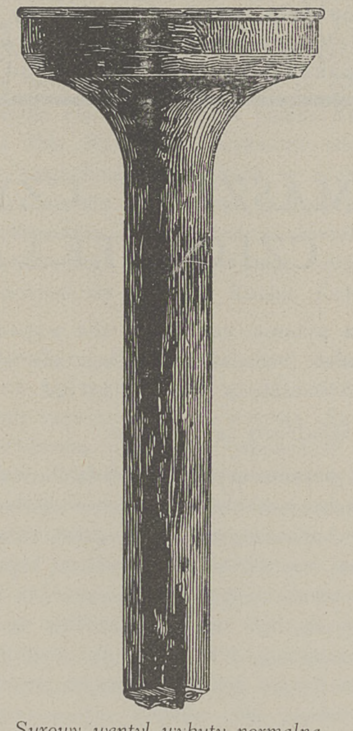
Patentowana metoda elektro-mechaniczna fabryki SIM Morges (Szwajcarja) wytwarzania matrycowanych zaworów stanowi prawdziwy przełom w dotychczasowej fabrykacji zaworów, albowiem z jednej strony pozwala na zmniejszenie o 50—60 proc. kosztów obróbki, a z drugiej zaś daje produkt o niezatraconych pierwotnych własnościach fizycznych surowca, bez zmian w jego strukturze, co oczywiście przy zastosowaniu ogólnie przyjętego sposobu kucia, jest nie do osiągnięcia.

W przeciwieństwie do zwykłych kutych surowych wentyli posiadają matrycowane zawory „SIM“ wielką odporność na rozerwanie i złamanie w miejscach przejścia stożka w trzonek. Żaden z dotąd znanych sposobów przy wytwarzaniu surowych zaworów nie może się poszczycić podobnemi rezultatami, gdyż właśnie nagłe przejście z większego przekroju do znacznie mniejszego powodowało pewne osłabienie tego miejsca, wywołane, jak to wykazały badania mikroskopijne, zupełnie nieprzewidzianemi przypadkowemi zmianami struktury materjału.

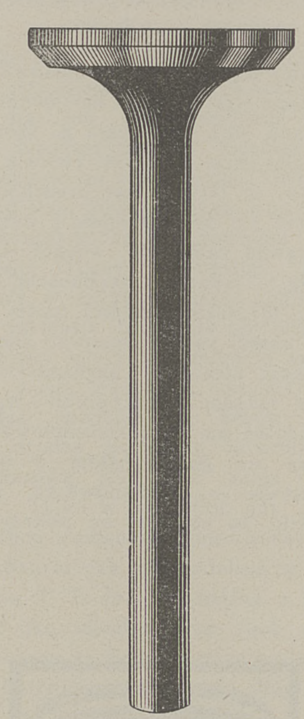
Dla zaworów SIM, wytwarzanych metodą elektromechaniczną, jest charakterystycznym wprost klasyczny w swej równoległości bieg włókien w talerzyku i trzonku nawet w normalnie niebezpiecznej strefie przejścia. Włókna nigdzie nie są przerwane i przebiegają regularnie symetrycznie przez stożek, stanowiący przejście z trzona w talerzyk. Wspomniany nader korzystny przebieg włókien sprawia, że matrycowane zawory „SIM“ są jak najbardziej wytrzymałe na złamanie i rozerwanie, a poza tem niezwykle odporne na działanie płomienia (ognia) dzięki temu, że przy matrycowaniu osiąga się dokładnie koncentryczną gładką formę stożka, wobec czego zbyteczną jest obróbka tego miejsca, pokrytego ochronną krustą oksydacji przed zgubnym wpływem płomienia wydmuchu.

Gdy uzmysłowimy sobie jakie spustoszenia w cylindrze spowodować może urwany zawór i uwzględnimy, że przynajmniej połowa wytworzonych normalnem kuciem zaworów posiada wskutek zmian struktury materjału mniej lub więcej słabe miejsce, stanowiące poważne niebezpieczeństwo przy każdem przeciążeniu, wówczas jeszcze lepiej potrafimy ocenić zalety i wartość matrycowanych wentyli „SIM“.

Dalszą niezmiernie ważną dodatnią stroną patentowanej elektro-mechanicznej metody stanowi automatyczna kon-



Surowy wentyl wykuty normalną ogólnie przyjętą metodę.



Wentyl z wyciągnionym trzonkiem, sporządzonym patentowaną metodą „SIM“ w precyzyjnych matrycach.

trola temperatury kucia odpowiednio do wymogów danego gatunku stali dostosowanej, wobec czego poszczególne zawory nigdy nie są narażone na niekorzystne w skutkach zbyt słabe ogrzanie lub przegrzanie. W ten sposób zawory „SIM“ odznaczają się dotąd nieosiągalną jednolitością, gdyż nie może się zdarzyć, aby surowiec zatracił swe pier-
właśności:
wotne własności przez zastosowanie nieodpowiedniej temperatury, co często ma miejsce przy ogólnie stosowanem zwykłem kuciu, podczas którego dobór temperatury zależny jest od niepewnego szacunku robotnika.

Gwarancję oszczędzania 50—60 proc. kosztów obróbki matrycowanych zaworów „SIM“ stanowią następujące ich

1. Surowe zawory „SIM“ posiadają prostopadłe precyzyjne ciągnione trzonki z nadmiarem 0,3 mm przy średnicy do 10 mm., wzgl. 0,4 mm. przy większej średnicy do szlifowania. Zatem matrycowane surowe zawory „SIM“ w przeciwieństwie do innych surowych zaworów nie wymagają skomplikowanego obtaczania, szlifowanie zupełnie wystarczy.

2. Stożkowate przejścia z talerzyka w trzonek w surowych zaworach „SIM“ jest ściśle koncentryczne, bardzo dokładne i gładkie, wobec czego obtaczanie tego miejsca jest zbyteczne i obróbka zupełnie odpada. Na grubość talerzyk zawora ma naddatek tolerancyjny 0,3 mm. i dlatego powierzchnia jego nie wymaga obróbki, co stanowi dalsze zaoszczędzenie, abstrahując już od faktu, że pokrywająca oksydacja czyni ją znacznie odporniejszą na spalenie, aniżeli miałoby to miejsce przy powierzchni obrobionej.

3. Talerzyk surowego zaworu „SIM“ w średnicy różni się zaledwie o milimetr od ostatecznego wymiaru, co ogromnie ułatwia obtoczenie, wzgl. czyni wystarczającem szlifowanie obwodu. Minimalne dla obróbki naddatki wymiarowe talerzyków i trzonków z wielką dokładnością matrycowanych surowych zaworów „SIM“ stanowią doniosłą zaletę.

Patentowaną metodą „SIM“ można sporządzić zawory z rozmaitych wysokowartościowych gatunków stali niklowej, chromoniklowej, krzemoniklowej i t. d., tak, że łatwy jest dobór dla każdego silnika najodpowiedniejszych zaworów. Polecane są: zawory wpustowe: z 5 proc. stali niklowej wytrzymałości 80—85 kg. w stanie naturalnym lub chromoniklowomolibdenowej stali z 5 proc. zawartości niklu, 2 proc. chromu o zwiększonej wytrzymałości na uderzenia dla wysoko obrotowych silników.

Zawory wydechowe: o nierdzewiejącej stali chromo-krzemowej z zawartością 9 proc. chromu, 3,5 proc. krzemu, lub stali z 12—17 proc. zawartością chromu. Zawory z tego materjału dostarczane są w stanie wyżarzonym i uszlachetnonym (wreszcie ze stali o łącznej zawartości 26—38 proc. chromu i niklu z domieszką manganu, wolframu, krzemu).

Ogólnikowo można przy wyborze zaworów kierować się następującemi uwagami:

Dla zaworów wpustowych normalnie zupełnie jest wystarczająca stal z 5 proc. zawartością niklu o wytrzymałości 80—85 kg/mm² w stanie naturalnym. Tylko do szybkoobrotowych (ponad 4.000 obr/min.) silników z mocnemi sprężynami odpychającemi należy zastosować zawory z odporniejszej stali chromo-niklowo-molibdenowej, lub nawet ze stali chromokrzemowej.

Dla zaworów wydechowych wolnobieżnych silników (poniżej 2.500 obr/min.) o stosunku sprężania poniżej 4,5 : 1 i temperaturze roboczej poniżej 550° wystarczającą jest 5-procentowa stal niklowa, lub stal chromoniklowa z nieznaczną zawartością molibdenu.

Gdy jednak wolnobieżny silnik spręża ponad 4,5 : 1, wzgl. jego robocza temperatura sięga powyżej 550°, należy do zaworów wydechowych użyć nierdzewiejącej stali chromokrzemowej, chromowej, lub chromoniklowej.

W średnio obciążonych silnikach, mających 2.500 do 4.000 obr/min) a sprężanie 4,5 : 1, zawory wydechowe są narażone na działanie temperatury 550—700°, wobec czego w rachubę wchodzą tu tylko stale nierdzewiejące, z większą zawartością chromu, lub stale chromokrzemowe.

W szybkobieżnych, wysoce komprymujących (4.000 do 7.000 obr/min. ponad 5 : 1) silnikach muszą być zawory wydechowe sporządzone z wysokowartościowej stali. niezmiernie odpornej na wysoką temperaturę o zwiększonej wytrzymałości i na uderzenia. Zawory takie nawet przy rozżarzeniu w temperaturze roboczej 700—800° prawie zupełnie nie ulegają zmianom. Ten gatunek stali pod działaniem ognia staje się miększy, nie zmieniając granicy wytrzymałości. Przy stosowaniu zwykłej metody kucia, gdy cały zawór musi być rozgrzany, zmniejsza się twardość trzonka o około 30 kilogramów, ułatwiając tem samem zatarcie w tulei zaworowej.

Jedynie przy stosowaniu patentowanej metody do wyrobów zaworów z wysokowartościowej niehartowanej stali twardość trzonków nie zmniejsza się i dlatego wykluczoną zostaje nawet przy niedostatecznem smarowaniu możliwość zatarcia lub chłodzenia w tulejach zaworowych.

REWELACYJNA METODA ODNAWIANIA CYLINDRÓW

Już od dłuższego czasu spotykało się w amerykańskich pismach samochodowych wzmianki i ogłoszenia o wymiennych tulejach cylindrowych. Rzecz sama nie jest nowością. W Polsce przy naprawie silników lotniczych Gnome, chłodzonych powietrzem od wielu lat stosują warsztaty naprawcze, oraz fabryka Avia, wymianę tulej żeliwnych. Lecz tam, sama konstrukcja przewiduje taką możliwość. Ścianki cylindrów są stalowe, bardzo cienkie pokryte żeberkami do chłodzenia powietrzem. Żeliwna tuleja robocza, jest wytaczana z grubych odlewów, na cienką rurę szlifowana z daleko posuniętą dokładnością, na właściwą miarę tak zewnątrz jak i wewnątrz i następnie pod dużem ciśnienem wciskana w właściwy cylinder stalowy. Chcąc ją usunąć przy następnym remoncie trzeba cienką ściankę żeliwną przeciąć zakrzywionym nożem, by wewnętrzną a mocno tkwiącą tuleję uwolnić z uścisku stalowego cylindra.

Czynność wymiany tulej żeliwnych jest znacznie utrudniona faktem trudnego doboru tak nieskazitelnego dobrego odlewu, by po wytoczeniu tuleji na grubość 2 mm. nie okazały się pory odlewnicze. Tuleje takie wyrabia odlewnia Ursusa od lat kilku dla fabryki Avia i doprowadzono ten dział rzadkiej produkcji do wysokiego poziomu.

Nowa metoda, o której zamierzamy mówić, polega na wciskaniu stalowych cienkich tulej do wnętrza żeliwnych cylindrów bardzo już zużytych Tuleje te są zwijane z blachy stalowej o grubości 2 do 3 mm. cementowanej lub nitrowanej i z obu stron dokładnie wyszlifowanej. Jak musi być precezyjnie cała rzecz wykonana, wystarczy sobie uświadomić, że po wciśnięciu tuleji oba brzegi schodzą się bez widocznego śladu, tworząc nieznaczną rysę tak jakby były w tem miejscu spojone.

Tuleje te są dostarczane jako t. zw. mokre i suche. Mokre są to tuleje wciskane do bloków cylindrowych, które zawczasu przewidziane mają odpowiednie występy na uszczelnienie dolnego brzegu. W takich cylindrach tuleja robocza bezpośrednio styka się z wodą. Usuwając ją z bloku wstawić musimy nową i uszczelnić ją od dopływu wody, gdyż w ten sposób tuleja jest właściwym cylindrem. Tego rodzaju wymienne tuleje cylindrowe stosują już stale traktory Mercedes-Benz. Znajdują one też coraz częstsze zastosowanie w silnikach Diesla.

Tuleje „suche" znajdują zastosowanie we wszystkich wypadkach odnawiania bloku cylindrów uszkodzonych lub bardzo zużytych żeliwnych. Suchemi nazwano je dlatego, że dotykają suchej ścianki cylindra żeliwnego. Taki zbyt już spracowany blok, wielokrotnie szlifowany, rozwiercany i powiększony, można na nowo doprowadzić do właściwego stanu po wstawieniu stalowej wewnętrznej koszulki.

Twardość tych koszulek jest tak wielka, że można odłamkiem takiej stali przecinać szkło. Nic dziwnego, że naprawa może być skuteczna. Wciskanie nowej koszulki do wnętrza cylindra żeliwnego należy stosować po odpowiedniem przygotowaniu go, t. j. po przetoczeniu, lub wyszlifowaniu bloku na właściwą powiększoną średnicę. Trzeba bowiem liczyć się z możliwością niedolegania stalowej koszulki do nierównej powierzchni starego cylindra żeliwnego, co ma dwie złe strony. Po pierwsze koszulka stalowa źle przylegająca do ścianki cylindra będzie miała w tem miejscu pewną przestrzeń izolującą przed odprowadzaniem ciepła do wody, po drugie wszelkie nierówności odwzorowują się na cienkiej ściance tuleji i tłok nie otrzyma pożądanej gładzi.

Tuleje stalowe do cylindrów żeliwnych wciska się ze znaczną siłą nasmarowawszy je przedtem gliceryną. Jak zapewniają fachowcy niemieccy już w najbliższym czasie można będzie dla wszystkich typów powszechnie używanych samochodów nabywać gotowe wyszlifowane tuleje w handlach samochodowych i posługiwać się niemi przy gruntownym remoncie. Niewątpliwie wielką usługę oddadzą one nietylko starym samochodom lecz i tym wozom nowym, jeszcze bardzo cennym, w których wskutek nieszczęśliwego zbiegu okoliczności została uszkodzona gładź cylindra dość głęboko, przez wysunięty sworzeń tłokowy lub pęknięty tłok.

Inż. E. Porębski.

KRONIKA SPORTOWA

Nowe rekordy. Znany kierowca angielski Eyston pobił w dniu 22 grudnia, na torze autodromu Montlhery, następujące cztery rekordy międzynarodowe w kategorji 750 ccm.:

5 klm. w 1 m. 37,45 s., szybkość średnia 184,710 klm/g.

5 mil ang. w 2 m. 36,87 s., szybkość średnia 184,663 klm/g.

10 klm. w 3 m. 14,99 s., szybkość średnia 184,625 klm/g.

10 mil ang. w 5 m. 14,51 s., szybkość średnia 184,211 klm/g.

Rekordy powyższe, które stanowią największą szybkość, jaką kiedykolwiek uzyskano w kategorji 750 ccm., ustanowione zostały na samochodzie M. G. Midget, zaopatrzonym w specjalnie profilowaną karoserję.

Również na torze Montlhery, doskonała kierowczyni angielska, pani Stewart, pobiła kilka rekordów w klasie cyclecarów, o pojemności 750 ccm., osiągając na trzykołówce Morgan następujące wyniki:

5 mil ang. w 2 m. 42,61 s., szybkość średnia 178,18 klm/g.

10 mil ang. w 5 m. 42,51 s., szybkość średnia 169,158 klm/g.

50 klm. w 17 m. 45,30 s., szybkość średnia 168,966 klm/g.

50 mil ang. w 28 m. 40,02 s., szybkość średnia 168,417 klm/g.

100 klm. w 35 m. 49,44 s., szybkość średnia 178,38 klm/g.

O innym pięknym rekordzie, tym razem motocyklowym, donoszą wreszcie z Belgji. Znany jeździec Milhoux, podczas prób na dystansie jednego kilometra ze startem z rozbiegu, osiągnął na motocyklu F. N. o pojemności 750 ccm., wspaniałą szybkość przeciętną 222 klm/g.

Zmiany w międzynarodowym kalendarzu sportowym. W międzynarodowym kalendarzu sportowym na rok bieżący zaszły następujące modyfikacje:

Łotewskie zawody zimowe, projektowane na dzień 10 stycznia nie odbyły się

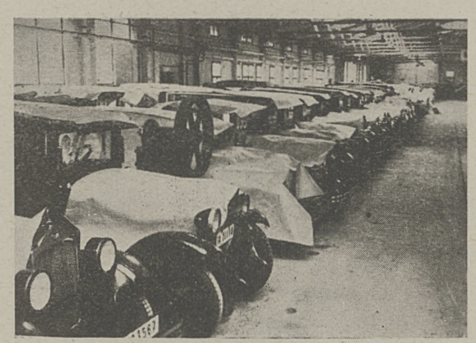
Zawody Brytyjskiego Klubu Kierowców Wyścigowych, wyznaczone na dzień 16 kwietnia, zostały przeniesione na dzień 30 kwietnia.

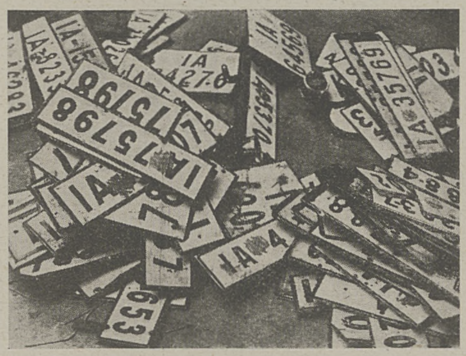
Węgierski „Dzień Rekordów", projektowany na 8 maja, został przełożony na dzień 1 maja i odbędzie sę łącznie z zawodami o Grand Prix Węgier.

Projekty wyścigowców. Tegoroczny sezon wyścigów samochodowych zapowiada się wyjątkowo wspaniale. Obecnie są w pełnym toku prace nad tworzeniem prywatnych i fabrycznych zespołów wyścigowych. Oto garść wiadomości, dotyczących projektów różnych firm i kierowców na nadchodzący sezon:

Znakomity mistrz niemiecki Rudolf Caracciola został zaangażowany przez włoską firmę Alfa Romeo i w jej barwach startować będzie w wyścigu o Grand Prix Monaco, w wyścigu tysiącmilowym, oraz prawdopodobnie w zawodach 24-godzinnych w Le Mans.

Słynna włoska „stajnia wyścigowa" Scuderia Ferrari została gruntownie zrekonstruowana i składać się będzie obecnie z trzech grup kierowców. Do pierwszej grupy należeć będą kierowcy zawodowi, a mianowicie: Ramponi, Siena, Taruffi, Ghersi, Bucci, Carraroli i Severi. Druga grupa obejmuje kierowców amatorów i wejdą do niej Trossi, Brivio i Tadini. Wreszcie trzecia grupa będzie grupą motocyklistów, złożoną z następujących jeźdźców: bracia Ghersi, Taruffi, Severi i Baschieri. Pozatem w pewnych wyścigach jeździć będą w barwach „stajni Ferrari" trzej znakomici włoscy mistrzowie, Campari, Nuvolari i Borzacchini, którzy należą do oficjalnego zespołu fabryki Alfa Romeo. Program sportowy „stajni" obejmuje w roku bieżącym 36 wyścigów, w czem 6 poza granicami Italji.





Fot. Associated Press.

Nietylko u nas zwracają numery rejestracyjne! Widok hali fabrycznej przerobionej na garaż unieruchomionych samochodów w Berlinie (u góry), oraz biura urzędu ruchu kołowego (u dołu).

Oficjalny zespół fabryki Maserati składać będą w tym roku następujący kierowcy: L. Fagioli, R. Dreyfus, E. Maserati, A. Ruggeri. Pozatem w niektórych wyścigach jeździć będzie na wozach bolońskiej firmy Archiles Varzi, który zaangażowany jest na stałe przez fabrykę Bugatti.

Obecnie, zanim się nie zacznie sezon w Europie, Varzi wyjechał do Argentyny, gdzie startować będzie w kilku wyścigach torowych i szosowych. Spotka się on tam z naszym dobrym znajomym Hansem von Stuck, który również pojechał do Argentyny szukać szczęścia wrażeń i... pieniędzy.

Doskonały kierowca niezależny Felix nabył nową maszynę wyścigową Alfa Romeo, na której startować będzie w tegorocznych zawodach. Nieco inaczej postąpił włoski zawodnik Biondetti, który sam sobe skonstruował maszynę, montując silnik Maserati na podwoziu Bugatti.

Zawody dwudziestoczterogodzinne w Le Mans, zapowiedziane w kalendarzu sportowym na dnie 18 i 19 czerwca, cieszyć się będą prawdopodobnie ogromnem powodzeniem, na co wskazuje fakt, że już obecnie, w pierwszym terminie zapisów, zgłoszono do tego konkursu dwadzieścia samochodów następujących marek: G. A. R., Alfa Romeo, Aston Martin, Mercedes-Benz, B. N. C. i Talbot.

Rallye do Monte Carlo. Uczestnicy tegorocznego rallye do Monte Carlo mieli do zwalczenia niezwykle trudne warunki trasy, gdyż miejscami napotykali na odcinki szos zupełnie pokryte lodem. Zarówno maszyny, jak i zawodnicy mieli do pokonania znaczne przeszkody, pomimo których koniecznem było dotrzymanie przepisanej średniej szybkości przeciętnej.

W klasie mniejszych wozów przybył pierwszy G. Lavalette, drugi A. Boillot, obaj na samochodach Peugeot 1085 cm^3. Obaj zwycięzcy używali do smarowania swych wozów olejów Gargoyle Mobiloil, co raz jeszcze dobitnie stwierdza, że te produkty smarne doskonale spełniają swe zadanie, nawet w tak trudnych warunkach, jakie w normalnej praktyce kierowcy nigdy się nie zdarzają.